This is a digital copy of a book that was preserved for generations on library shelves before it was carefully scanned by Google as part of a project to make the world's books discoverable online.

It has survived long enough for the copyright to expire and the book to enter the public domain. A public domain book is one that was never subject to copyright or whose legal copyright term has expired. Whether a book is in the public domain may vary country to country. Public domain books are our gateways to the past, representing a wealth of history, culture and knowledge that's often difficult to discover.

Marks, notations and other marginalia present in the original volume will appear in this file - a reminder of this book's long journey from the publisher to a library and finally to you.

Usage guidelines

Google is proud to partner with libraries to digitize public domain materials and make them widely accessible. Public domain books belong to the public and we are merely their custodians. Nevertheless, this work is expensive, so in order to keep providing this resource, we have taken steps to prevent abuse by commercial parties, including placing technical restrictions on automated querying.

We also ask that you:

+ *Make non-commercial use of the files* We designed Google Book Search for use by individuals, and we request that you use these files for personal, non-commercial purposes.

+ *Refrain from automated querying* Do not send automated queries of any sort to Google's system: If you are conducting research on machine translation, optical character recognition or other areas where access to a large amount of text is helpful, please contact us. We encourage the use of public domain materials for these purposes and may be able to help.

+ *Maintain attribution* The Google "watermark" you see on each file is essential for informing people about this project and helping them find additional materials through Google Book Search. Please do not remove it.

+ *Keep it legal* Whatever your use, remember that you are responsible for ensuring that what you are doing is legal. Do not assume that just because we believe a book is in the public domain for users in the United States, that the work is also in the public domain for users in other countries. Whether a book is still in copyright varies from country to country, and we can't offer guidance on whether any specific use of any specific book is allowed. Please do not assume that a book's appearance in Google Book Search means it can be used in any manner anywhere in the world. Copyright infringement liability can be quite severe.

About Google Book Search

Google's mission is to organize the world's information and to make it universally accessible and useful. Google Book Search helps readers discover the world's books while helping authors and publishers reach new audiences. You can search through the full text of this book on the web at `http://books.google.com/`

A propos de ce livre

Ceci est une copie numérique d'un ouvrage conservé depuis des générations dans les rayonnages d'une bibliothèque avant d'être numérisé avec précaution par Google dans le cadre d'un projet visant à permettre aux internautes de découvrir l'ensemble du patrimoine littéraire mondial en ligne.

Ce livre étant relativement ancien, il n'est plus protégé par la loi sur les droits d'auteur et appartient à présent au domaine public. L'expression "appartenir au domaine public" signifie que le livre en question n'a jamais été soumis aux droits d'auteur ou que ses droits légaux sont arrivés à expiration. Les conditions requises pour qu'un livre tombe dans le domaine public peuvent varier d'un pays à l'autre. Les livres libres de droit sont autant de liens avec le passé. Ils sont les témoins de la richesse de notre histoire, de notre patrimoine culturel et de la connaissance humaine et sont trop souvent difficilement accessibles au public.

Les notes de bas de page et autres annotations en marge du texte présentes dans le volume original sont reprises dans ce fichier, comme un souvenir du long chemin parcouru par l'ouvrage depuis la maison d'édition en passant par la bibliothèque pour finalement se retrouver entre vos mains.

Consignes d'utilisation

Google est fier de travailler en partenariat avec des bibliothèques à la numérisation des ouvrages appartenant au domaine public et de les rendre ainsi accessibles à tous. Ces livres sont en effet la propriété de tous et de toutes et nous sommes tout simplement les gardiens de ce patrimoine. Il s'agit toutefois d'un projet coûteux. Par conséquent et en vue de poursuivre la diffusion de ces ressources inépuisables, nous avons pris les dispositions nécessaires afin de prévenir les éventuels abus auxquels pourraient se livrer des sites marchands tiers, notamment en instaurant des contraintes techniques relatives aux requêtes automatisées.

Nous vous demandons également de:

+ *Ne pas utiliser les fichiers à des fins commerciales* Nous avons conçu le programme Google Recherche de Livres à l'usage des particuliers. Nous vous demandons donc d'utiliser uniquement ces fichiers à des fins personnelles. Ils ne sauraient en effet être employés dans un quelconque but commercial.

+ *Ne pas procéder à des requêtes automatisées* N'envoyez aucune requête automatisée quelle qu'elle soit au système Google. Si vous effectuez des recherches concernant les logiciels de traduction, la reconnaissance optique de caractères ou tout autre domaine nécessitant de disposer d'importantes quantités de texte, n'hésitez pas à nous contacter. Nous encourageons pour la réalisation de ce type de travaux l'utilisation des ouvrages et documents appartenant au domaine public et serions heureux de vous être utile.

+ *Ne pas supprimer l'attribution* Le filigrane Google contenu dans chaque fichier est indispensable pour informer les internautes de notre projet et leur permettre d'accéder à davantage de documents par l'intermédiaire du Programme Google Recherche de Livres. Ne le supprimez en aucun cas.

+ *Rester dans la légalité* Quelle que soit l'utilisation que vous comptez faire des fichiers, n'oubliez pas qu'il est de votre responsabilité de veiller à respecter la loi. Si un ouvrage appartient au domaine public américain, n'en déduisez pas pour autant qu'il en va de même dans les autres pays. La durée légale des droits d'auteur d'un livre varie d'un pays à l'autre. Nous ne sommes donc pas en mesure de répertorier les ouvrages dont l'utilisation est autorisée et ceux dont elle ne l'est pas. Ne croyez pas que le simple fait d'afficher un livre sur Google Recherche de Livres signifie que celui-ci peut être utilisé de quelque façon que ce soit dans le monde entier. La condamnation à laquelle vous vous exposeriez en cas de violation des droits d'auteur peut être sévère.

À propos du service Google Recherche de Livres

En favorisant la recherche et l'accès à un nombre croissant de livres disponibles dans de nombreuses langues, dont le français, Google souhaite contribuer à promouvoir la diversité culturelle grâce à Google Recherche de Livres. En effet, le Programme Google Recherche de Livres permet aux internautes de découvrir le patrimoine littéraire mondial, tout en aidant les auteurs et les éditeurs à élargir leur public. Vous pouvez effectuer des recherches en ligne dans le texte intégral de cet ouvrage à l'adresse `http://books.google.com`

A 756,401

TRANSPORTATION LIBRARY
HE
3068
A72

.Arles, France
. Chemin de fer de Marseille au
.Rhone, 1842.

Transportation
Library

HE
3068
A72

CHEMIN
DE FER
DE MARSEILLE AU RHONE.

COMPARAISON

Du Tracé par la Vallée de la Durance,

ET

Du Tracé par la Vallée du Rhône.

Arles,

Typographie et Lithographie de D. Garcin.

1842.

CHEMIN DE FER

de

MARSEILLE AU RHONE,

—

Arles, France

CONSEIL MUNICIPAL D'ARLES.

CHEMIN DE FER

DE

MARSEILLE AU RHONE.

COMPARAISON

Du Tracé par la Vallée de la Durance,

ET

Du Tracé par la Vallée du Rhône.

Arles,

IMPRIMERIE DE GARCIN, PLACE ROYALE 3.

1842.

Arles, France

CONSEIL MUNICIPAL D'ARLES.

CHEMIN DE FER

DE

MARSEILLE AU RHONE.

COMPARAISON

Du Tracé par la Vallée de la Durance,

ET

Du Tracé par la Vallée du Rhône.

Arles,

IMPRIMERIE DE GARCIN, PLACE ROYALE 3.

1843.

Transportation
Library
HE
3068
A72

CONSEIL MUNICIPAL DE LA VILLE D'ARLES.

Séance du 23 Février 1842.

Le Conseil Municipal de la Ville d'Arles, assemblé pour délibérer sur le Projet de Chemin de Fer de Marseille à Avignon, rédigé par M. l'ingénieur de MONTRICHER, et actuellement soumis à une Enquête publique,

Ouï le RAPPORT *de MM. les* COMMISSAIRES, *qui avaient été chargés par lui d'étudier cette importante affaire,*

A arrêté de déposer dans l'Enquête le Corps d'observations suivantes :

Lorsque la loi de 1833 eut jeté les bases de la vaste organisation destinée à ouvrir à l'industrie française de larges débouchés vers toutes les mers, pour le rapide écoulement de ses produits, elle arrêta en principe un système général de communication, et elle ordonna que de Paris pris pour centre, on ferait d'abord rayonner

quatre grandes lignes conduisant vers les quatre points cardinaux. La ligne du Sud prit le nom de ligne de Paris à Lyon et à Marseille, et l'étude en fut confiée à un homme éminent dans la science, M. l'inspecteur-général Kermaingant.

Le projet préparé par ce savant ingénieur, après avoir été mis à l'enquête et accepté sans objection dans tous les départemens intéressés, fut porté aux chambres en 1837, à qui leurs commissions en proposèrent l'adoption pure et simple, adoption qui n'aurait pas souffert la moindre difficulté, si la loi toute entière n'eût succombé par des considérations prises en dehors du projet.

Le chemin étudié par M. Kermaingant était tracé par le littoral du Rhône et, dans les documens publiés à l'appui, l'administration dont il était l'ouvrage soutenait que c'était là une condition indispensable de tout tracé du chemin de fer de Marseille à Lyon. Soit alors, soit depuis, le Gouvernement n'avait pas changé de langage; il avait constamment maintenu la nécessité de cette direction, et, il y a peu de semaines encore, M. l'inspecteur Kermaingant déclarait qu'à son avis, on ne pouvait pas en prendre une autre. C'était donc là comme un principe consacré; les populations de la vallée du Rhône, doucement bercées par la présentation d'études toutes favorables à leurs intérêts, s'étaient accoutumées à le considérer comme un droit acquis; les chemins de fer du Gard avaient été conçus et exécutés

dans la pensée, et, en quelque façon sous la foi de la promesse tacite, que la ligne de l'Ouest à l'Est viendrait se souder sur les bords même du Rhône à la grande ligne du Nord au Sud.

C'est également sous l'influence de cette idée qu'un tracé nouveau pour la vallée du Rhône, élaboré par MM. Talabot et Didion, et apportant quelques changemens au tracé de M. Kermaingant, fut mis à l'enquête dans les derniers mois de 1841.

Après avoir parcouru et accompli avec succès toute la série des formalités salutaires imposées par la législation et par l'usage, ce projet, consciencieusement étudié et accepté par les localités avec quelques modifications de détail, arrivait enfin à Paris pour y être converti en loi, quand le bruit se répandit parmi nous qu'un projet inconnu, un projet surgi à l'improviste et fraîchement éclos, abandonnait tout à coup la vallée du Rhône, et, déshéritant les communes du littoral de ce fleuve pour se porter sur la vallée de la Durance, fesait de la ville d'Avignon le centre et le point de jonction des deux grandes lignes du Nord et de l'Ouest; et que ce projet, devançant son aîné et le gagnant de vitesse, venait, on ne sait comment et contre les habitudes constantes du Conseil-général des Ponts-et-Chaussées, d'être porté directement devant ce conseil, où il osait demander et où il espérait obtenir, sans attendre les résultats de l'enquête ouverte sur le projet Talabot, une préférence décisive, une approbation immédiate avec affranchisse-

ment de toutes les épreuves imposées par la loi.

La sagesse prudente du Conseil et l'équité de M. le Ministre des travaux publics qui le présidait, n'ont pas permis ce scandale ; l'affaire a été ramenée à l'observation des formes protectrices des intérêts publics et une enquête spéciale a été ordonnée.

Les soutiens du nouveau projet, affectant de n'être pas ébranlés par ce premier échec, sont allés partout proclamant avec audace que, quoiqu'il arrive, le chef des Ponts-et-Chaussées leur a déclaré, leur a promis de la façon la plus formelle que tant qu'il sera à la tête de l'administration on n'exécutera point d'autre tracé que le tracé-Montricher ; nous n'aurions certainement pas relevé ces paroles, sans la notoriété et le retentissement prodigieux qu'elles ont eu à Avignon et à Marseille.

Dieu nous garde néanmoins d'ajouter la moindre foi à un propos ridicule qui ne tiendrait à rien moins qu'à faire de l'enquête solennelle, de l'épreuve salutaire et protectrice des intérêts publics ordonnée par la loi, une sotte parade, une vaine et stupide formalité. Encore une fois, Dieu nous garde de faire cet indigne outrage à M. le Directeur-général !

Fermement persuadés, au contraire, qu'on calomnie effrontément ses paroles et ses intentions ;

Convaincus que c'est là une des mille manœuvres honteuses dont cette affaire est remplie, un expédient imaginé pour soutenir *in extremis*, un projet que la publicité ruine, et pour décourager ses adversaires en

le montrant couvert d'une protection inexpugnable ;

Pleins de confiance d'ailleurs dans le Gouvernement et dans la justice du pays au tribunal desquels la cause est désormais pendante, nous prenons pour notre part l'enquête au sérieux, et nous allons user du droit qu'elle nous donne de dire notre opinion et de faire entendre nos plaintes sur un tracé qui blesse à la fois les intérêts généraux et les intérêts locaux, et qui nous menace en particulier de la plus odieuse spoliation.

Et d'abord, comme si dans cette affaire tout devait avoir une allure insolite, un caractère inconnu, on voudrait renverser l'ordre naturel des choses, faire du principal l'accessoire et de l'accessoire le principal. Au lieu que la direction générale adoptée pour le chemin dominât les conditions de l'exécution et fut appelée à en régler les détails, on voudrait au contraire faire dépendre de ces détails la direction générale à suivre.

Expliquons-nous : MM. Talabot et Didion, ayant étudié consciencieusement le tracé du chemin de fer de Marseille à Avignon par la vallée du Rhône, et considérant les inconvéniens de tout genre attachés au creusement d'un souterrain de 3600 mètres à travers la chaîne de l'Estaque, se sont décidés à modifier sur ce point le projet primitif de M. l'inspecteur-général Kermaingant ; et se relevant à 140 mètres au-dessus de la mer au lieu de 83, ils proposent de franchir la montagne de la Nerthe par un tunnel de 1400 mètres au lieu de 3600. Ils ont pensé, avec toute raison à notre avis, que

quelques pas de plus à faire, des pentes un peu plus raides en quelques endroits, des pentes de 5 et jusqu'à 10 millimètres au lieu de trois, un plan incliné pour aborder le niveau du port à Marseille, n'étaient nullement à comparer avec la dépense excessive, les éventualités inconnues et redoutables, les retards infinis d'exécution, les dangers pour la vie et pour la santé de l'homme, en un mot avec les désavantages énormes du percement et de la traversée d'un souterrain de cette étendue.

Cette opinion fut partagée par le Conseil-général du département, par la Chambre de commerce de Marseille et par la Commission d'enquête surtout, dans le rapport de laquelle, rapport si sage, si judicieux, la question est traitée d'une manière supérieure, avec une précision et une lucidité parfaites. Il doit nous être permis de dire que la pensée et le projet de MM. Talabot-Didion nous paraissent à notre tour ce qu'il y a de plus convenable et de plus prudent, et nous avons la conviction que si cette pensée est abandonnée la ville de Marseille ne tardera à en éprouver de vifs regrets.

Toutefois, c'est là une question tout-à-fait étrangère à la direction générale à suivre de Marseille au Rhône : l'autorité supérieure en est juge; le haut conseil des hommes spéciaux aura à prononcer et s'il décide qu'il est mieux de suivre purement et simplement le projet de M. Kermaingant, la Nerthe sera franchie au point marqué dans ce projet.

Mais ce ne saurait être là un motif pour abandonner

la ligne du Rhône et surtout pour ajouter aux inconvéniens déjà si grands d'un premier tunnel de 3600 mètres, ceux d'un second de 3000 et une série d'autres de moindre dimension qui porteraient la somme des percés à près de onze mille mètres.

Il est facultatif à MM. Talabot-Didion, de prendre et de s'approprier ainsi que l'a fait M. de Montricher la partie du tracé-Kermaingant qui est entre l'Estaque et Marseille; le gouvernement peut le lui prescrire dans tous les cas et pour cela il n'y a qu'un mot à dire.

Tout est donc ou peut être rendu pareil entre les deux systèmes de Marseille à la Nerthe ou même à la vallée de l'Arc, les deux tracés se confondant jusques-là.

C'est à partir de ce point que les lignes de fer mises en présence dans l'enquête actuelle se séparent réellement pour prendre chacune une direction opposée, l'une par le littoral du Rhône, l'autre par celui de la Durance.

C'est entre ces deux directions qu'il faut choisir; c'est donc elles qu'il faut débattre sérieusement et complètement. Les différences qui les caractérisent se concentrent entre la Nerthe et Avignon, et c'est aussi principalement entre ces deux points que va se concentrer notre discussion.

EXAMEN COMPARATIF DES DEUX TRACÉS.

Population.

L'avenir d'un chemin de fer étant tout entier dans le choix du parcours qu'on lui assigne, l'auteur du tracé par la Durance s'est hâté de préconiser la supériorité de cette ligne (1). Il a dit bien haut qu'elle traversait une contrée riche, des vallées fertiles, *siège de la culture de la Garance*, une population *pressée* et active, dont les produits sont *l'objet d'un grand commerce d'exportation par Marseille*; tandis que le projet par le littoral du Rhône traverse au contraire *des contrées stériles, des plaines de cailloux inhabitées*, qu'aucune *culture ne peut améliorer, et des marais où, d'ici à plusieurs siècles, aucune civilisation ne pénétrera.*

Il serait difficile assurément de renfermer en moins de paroles une plus grande somme d'erreurs et de contre-vérités.

Nous mettons à la suite de ce Mémoire une carte sur laquelle tout le monde pourra suivre et comparer les deux tracés.

(1) Voir le Mémoire publié par M. Lançon.

Voici d'abord le relevé des communes et des populations desservies par l'un et par l'autre, et réellement comprises dans sa sphère d'activité :

VALLÉE DU RHONE.	ames.
Berre	1928
St.-Chamas	2433
Miramas	497
Istres	3036
Arles	20460
Saintes-Maries	437
St-Gilles	7701
Fourques	2000
Fontvieille	2165
Mas-Blanc	111
St.-Remy	7700
Les Baux	498
Mouriès	1845
Maussanne	1417
Paradou	631
Graveson	1478
Maillanne	1356
Tarascon	10774
Beaucaire	10000
Mézoargues	210
Boulbon	1100
Barbantane	2926
Tatal	79104

VALLÉE DE LA DURANCE.	ames.
Lançon	2015
Lafare	1293
Cornillon	648
Grans	1799
Salon	5793
Pélissanne	2261
Eyguières	2838
Lamanon	422
Alleins	1329
Vernègues	472
Sénas	1691
Orgon	2641
Mollégès	684
Verquières	109
Eygalières	1320
Cavaillon	5000
St.-Andiol	1140
Cabannes	1562
Noves	1877
Chateaurenard	4376
Rognonas	1010
Total	40260

A cela, il faudrait ajouter encore pour le littoral du Rhône, Fos et St-Mitre, qui, liées à Arles par le canal

de Bouc, se ressentiront fortement de l'activité nouvelle qui sera imprimée à ce canal par le chemin de fer.

Quoiqu'il en soit, et même sans les comprendre, on voit que le tracé par la vallée du Rhône intéresse soixante-dix-neuf mille ames, tandis que celui par la vallée de la Durance n'en dessert que quarante mille : c'est deux fois plus d'un côté que de l'autre.

Mais ce n'est pas tout : la population de la Durance est simplement agricole ; celle du Rhône est à-la-fois agricole, industrielle et commerçante. D'une part, on ne voit que de petites localités, de modestes villages, pas une seule ville de six mille ames ; partout un peuple de cultivateurs, un peuple sédentaire, disséminé dans les champs, absorbé tout entier par les travaux de la terre. De l'autre, on rencontre des agglomérations considérables, une ville de sept mille habitans, une de vingt mille, deux autres de dix mille chacunes et qui, n'étant séparées que par un pont, forment ensemble un second centre de vingt mille habitans. De l'autre encore un port de mer, le véritable port du Rhône, Arles, centre et entrepôt d'un grand commerce, Arles, point de jonction de la navigation fluviale et de la navigation maritime, un port servant d'intermédiaire à un mouvement de marchandises de *quatre cent mille tonnes* par année, le sixième port du royaume, fesant à lui seul, ainsi que Rouen et Nantes, la vingt-cinquième partie de tout le cabotage français; de l'autre encore, Beaucaire, premier relai de la grande ligne de l'Ouest,

et point naturel de jonction de cette ligne avec celle du Nord au Sud : Beaucaire, siège d'une foire célèbre qui attire chaque année une affluence immence et réunit dans son sein tous les produits industriels de l'Europe ; St-Gilles, si connue par ses riches produits en vins et en esprits ; Saint-Chamas où, entr'autres usines puissantes, est établie une fabrique de poudre appartenant à l'État ; Istres enfin, où se trouvent deux fabriques de produits chimiques qui sont les plus considérables du royaume, et où se construit en ce moment, sur la plus vaste échelle, une fabrique d'huile pour les plantes oléagineuses, qui sera tout ensemble un blutoir et une fonderie.

Nous le demandons, quelle parité peut-on raisonnablement établir entre ces deux directions pour l'avenir du chemin de fer ? De quelle utilité pourra-t-il être pour d'honnêtes paysans qui se déplacent peu, et à quoi lui seront-ils bons à leur tour ? Qui ne sait l'immense différence qui existe, pour l'accroissement de circulation et pour les produits d'une voie de fer, entre des villages et des cités populeuses. Les trois villes d'Arles, Tarascon et Beaucaire, lui fourniront à elles seules dix fois plus d'occupation, dix fois plus d'aliment que toutes les petites populations réunies de la vallée de la Durance. On n'estime pas à moins de 100,000 le nombre de voyageurs qui se meuvent entre ces trois villes dans le cours d'une année ; et on peut avancer hardiment que ce nombre serait sextuplé par le chemin de fer.

CONTRÉES DESSERVIES.

—

Quant au sol, nous demanderons si une contrée dont le sol est de la constitution la plus riche; si les belles plaines d'alluvions qui s'étendent sur les bords du Rhône, dans la Camargues, à Arles, à Tarascon, à Beaucaire, à Fourques, à Saint-Gilles, et qui sont toutes formées des dépôts du fleuve; si une contrée qui élève plus de 400 mille bêtes à laine, qui récolte plus de 200 mille hectolitres de froment de première qualité, une immense quantité de fourrages et au-delà de 2000 hectolitres de l'huile la plus renommée; où la culture de la garance s'étend d'une manière prodigieuse et où on en recueille déjà plus de cent mille quintaux métriques par an; si une contrée où trois mille hectares de terrain vierge, de terrain de nature supérieure viennent récemment encore d'être rendus à la culture; si une contrée que fécondent de plus en plus de vastes entreprises d'irrigation et de desséchement, une contrée où se développent d'immenses progrès, une contrée où on a déjà tant fait et où il reste tant encore à faire; nous demanderons si une contrée pareille peut être réputée inférieure aux vallées de la Durance et de la Touloubre, et au sein de qui, des unes ou de l'autre, le chemin de fer a à attendre le plus bel avenir ?

Pour ce qui est des *marais impraticables* que traverse le chemin par la vallée du Rhône, il y a une réponse

fort simple : c'est que ce chemin ne rencontre pas, dans son parcours de Marseille à Avignon, un seul mètre carré de marais. Nous n'aurions pas cru en effet être obligés d'apprendre à nos adversaires que, depuis nombre d'années, les marais de la rive gauche du Rhône sont desséchés de la manière la plus complète et transformés aujourd'hui en terres arables qui se couvrent des plus belles moissons que l'on puisse voir.

Quant aux solitudes *condamnées à une stérilité éternelle* reprochées au projet-Talabot, nous n'aurions pas cru non plus être obligés d'apprendre à ceux qui parlent ainsi, que *la Crau*, à laquelle ils font allusion, est défrichée comme un jardin et couverte des cultures les plus fraîches, les plus riches, les plus variées, les plus florissantes aux deux extrémités de la ligne que doit suivre le chemin de fer, tant du côté d'Arles que du côté de St.-Chamas et d'Entressens; que sur les trois quarts de sa longueur, elle n'offre aux regards que prairies magnifiques, vignobles, vergers d'oliviers, champs de céréales, luzernes, sainfoins, *etc.*; et que la partie intermédiaire encore inculte, n'attend, pour ressembler à tout le reste, que la main de l'homme, étant de la même nature, une fraction du même tout; et qu'en attendant elle se compose de pâturages fournis d'une herbe succulente éminemment propre à la nourriture du menu bétail.

La carte ci-jointe expose à tous les yeux l'état actuel de cette portion de la contrée et on y verra les nombreuses

ramifications des canaux d'arrosage qui y portent partout la vie et la fécondité. Ce sera le cas de jetter aussi en passant un coup-d'œil sur le parcours du chemin adverse. Vraiment le tracé-Montricher a bonne grâce à faire le fier et à reprocher au tracé-Talabot de traverser des solitudes, lui qui grimpe à chaque pas sur des montagnes, sur des roches nues, lui qui se jette depuis la rivière de l'Arc jusqu'au-delà de Lamanon sur des côtes arides, impropres à toute culture, au sein d'escarpemens abrupts à peine praticables pour les chèvres, et visités tout au plus par l'oiseau de proie et par les bêtes sauvages. Voilà, à la bonne heure, ce qu'on peut appeler avec vérité *des déserts condamnés à une stérilité éternelle.* Mais dire cela de la Plaine-Crau, de pacages naturels couverts la majeure partie de l'année d'immenses troupeaux de mérinos, d'un pays plein d'avenir, d'un sol que sillonnent les plus beaux canaux d'arrosage et à qui il ne faut que des bras pour devenir un jour semblable à tout ce qu'on connaît de plus riche, de mieux cultivé ! Quelle pitié !

Et c'est pourtant à l'aide de cette ignorance vraie ou feinte, qu'on essaye d'égarer l'opinion publique et qu'on espère tromper même le Gouvernement ! et on imprime cela dans les journaux de Paris et de province ! et on parle d'un pays assis aux bords du plus beau Fleuve de France, d'un pays aux portes d'Avignon et de Marseille, comme on ferait d'une île déserte, d'une terre inconnue, réléguée par delà les mers, à six mille lieues

de l'Europe, dans quelque recoin ignoré de la Tartarie Chinoise ou de la Nouvelle Zélande !

Mais on aura beau débiter avec emphase toutes ces fables ridicules ; on aura beau travestir la vérité, beau accumuler des chiffres menteurs, affubler burlesquement du nom de *ville* d'humbles petits villages (1), grouper autour du tracé de sa prédilection, pour les y faire paraître intéressées, de faibles et pauvres populations qui en sont séparées par des montagnes et par des rivières et qui n'ont pas même de chemin pour y parvenir ; on aura beau solliciter des adhésions de commande, des votes favorables accordés par la complaisance et arrachés par l'importunité, on ne fera illusion à personne ; un simple coup-d'œil sur la carte suffira pour faire évanouir toute cette fantasmagorie intéressée : et les aveugles volontaires seuls persisteront à ne pas voir ce qui est clair comme la lumière du soleil que, sous le rapport politique et économique, il n'y a pas à balancer entre la vallée du Rhône et celle de la Durance.

PENTES.

—

Quel est celui des deux tracés qui offre les pentes les plus avantageuses ? Sur lequel on peut espérer, avec le

(1) Tout le monde a vu à cet étalage de délibérations des conseils municipaux des *villes* de Reillane, et autres de cette force, que la ville d'Avignon enrégimente sous les drapeaux du tracé-Montricher. Outre le défaut d'intérêt visible, il suffit de dire que les lignes à suivre sont

plus de raison, d'obtenir le parcours le plus rapide, mettant à profit, sans obstacle et sans dangers, toute la vitesse d'impulsion dont sont douées maintenant les locomotives, et toute celle qu'elles peuvent acquérir dans la suite par le perfectionnement de ces machines merveilleuses ?

Est-ce celui qui, depuis la vallée de l'Arc jusques à Avignon, dans les trois quarts de sa longueur, se déroule sur un plan presque horizontal, où les pentes sont nulles ou insensibles, et qui, jetté à travers la Crau et sur les plaines unies du littoral du Rhône, présente des lignes droites de dix et jusques à trente kilomètres, et offre sans contredit une des plus belles et des plus économiques voies de fer qui ait et qui puisse être exécutée dans aucun pays du monde ?

Où est-ce celui qui, partant de 20 mètres au-dessus du niveau de la mer à Avignon, monte en plan incliné et par une pente continue de 50 kilomètres de longueur sans interruption, jusques à la cote de 100 mètres à Lamanon, et qui présente ensuite des contrepentes semblables, quoique moins longues, pour atteindre la rivière de l'Arc ?

indifférentes à toutes ces communes des Basses-Alpes ou de Vaucluse, qui ne peuvent y arriver que par des points communs aux deux directions, Aix ou Avignon. Il n'y a pas jusqu'à nous ne savons quelle adhésion du tribunal de commerce de Toulon, dont on ait fait trophée : Toulon ! dont tous les rapports sont avec le port d'Arles qui approvisionne son arsenal !

Tout le monde peut répondre à cette question (1).

FACILITÉ ET PROMPTITUDE D'EXÉCUTION.

Quel est, demanderons-nous encore, le tracé dont l'exécution présente le plus de facilité et promet le plus de célérité dans l'exécution ?

Est-ce celui qui cheminant en plaine sur les trois quarts de sa longueur, se développe à superficie de terrain, n'exige ni tranchées, ni terrassemens, n'a besoin que d'un petit nombre d'ouvrages d'art fort simples, ne rencontre aucun obstacle sérieux et dont il est aussi facile que sûr de préciser dès aujourd'hui et les frais et le tems d'exécution ?

Ou est-ce celui qui se lançant à travers une région hérissée de difficultés, marchant d'un bout à l'autre en tranchées ou en remblais de la plus grande hauteur, présentant plus de dix mille mètres de percés et deux souterrains dont un de 3000 mètres et l'autre de 4000 mètres, s'attaque à des obstacles d'une nature inconnue, se joue avec des

(1) En supposant la chaîne de l'Estaque franchie à la même hauteur dans les deux projets, la pente moyenne est :

D'Avignon à la Nerthe :

De 1 millim. 10 Pour le tracé-Talabot;
De 1 millim. 60 Pour le tracé-Montricher.

De la Nerthe à Marseille :

De 3 millim. Pour le tracé-Talabot;
De 5 millim. Pour le tracé-Montricher.

éventualités formidables et dont il est impossible de prévoir même approximativement et la dépense et la durée ?

M. de Montricher, il est vrai, déclare qu'on doit être sans crainte, qu'on peut hardiment se fier à lui et qu'il aura exécuté tout cela en *moïns de cïnq ans !*

Le célèbre ingénieur Français BRUNEL a mis 7 ans à creuser le souterrain de Box, qui n'a que 2800 mètres, sur le chemin de Bristol à Londres; et Stephenson en a employé six et demi à ouvrir la percée de Kilsby, sur le chemin de Londres à Birmingham. Ils avaient pour les aider en cela, l'un et l'autre, un matériel énorme dans les mains, un déployement de forces immense, en un mot toute la puissance et toute la supériorité de moyens dont dispose l'industrie anglaise.

Consultons-nous et demandons-nous de bonne foi si, avec la maigreur, avec l'infériorité connue de nos ressources, quelque talent d'ailleurs qu'on veuille supposer à M. de Montricher, il serait raisonnable de penser qu'il put employer moins de dix ans à exécuter des souterrains de trois et de quatre mille mètres ? et s'il n'est pas infiniment plus probable qu'il serait arrêté douze à quinze ans devant eux ?

Et cependant la chose presse ! et cependant les chemins de fer de Gênes et de Trieste s'exécutent ! et cependant Marseille tremble que le transit lui échappe ! et cependant elle voudrait un chemin qui fut terminé, s'il était possible, dans un jour et une nuit ! et voilà qu'elle vote pour un tracé qui va exiger au moins dix ans

de travail, tandis qu'elle repousse celui qui pourrait être conduit dans dix-huit mois d'Avignon à la Nerthe, à quelques pas de ses portes !!!

Il faut avouer que les hommes ont parfois une sorte d'horreur du bon sens fort singulière.

COMMODITÉ ET SURETÉ DU PARCOURS.

—

N'est-il pas à-propos de parler un peu à cette occasion des agrémens, de la commodité et de la sûreté du parcours sur l'une et sur l'autre ligne ?

Sur le chemin du Rhône, sauf le percé de 1400 mètres dans la montagne de la Nerthe, on se trouve partout à ciel-ouvert, on a devant soi les plus beaux horizons, les aspects les plus variés, les plus gracieux; on se promène à travers de fraîches cultures, au milieu d'une végétation luxuriante, sur les bords d'un des plus beaux fleuves d'Europe.

De l'autre, au contraire, considérez sur le profil du tracé-Montricher, ce hideux parcours où, durant près de cinquante kilomètres consécutifs et presque sans interruption, le voyageur, au lieu d'avoir à contempler les sites pittoresques qui défilent devant ses yeux dans un pays découvert, ne sortira des tranchées profondes où ses regards seront emprisonnés entre deux murs verticaux de trente à quarante pieds de hauteur, que pour se plonger des lieues entières dans des galeries ténébreusse

que pour rouler dans la nuit à plus de cent mètres sous terre.

Ce n'est pas tout : les longs souterrains ont des inconvéniens qui les font appréhender avec la plus juste raison. D'abord ils présentent des dangers pour la marche des convois ; le conducteur de la locomotive ne peut pas vérifier son chemin dans l'obscurité ; de là obligation d'abord de ralentir la course; de-là aussi cette foule d'accidens qui causent la mort de tant de voyageurs ; on n'estime pas à moins de 300 le nombre des personnes qui ont déjà perdu la vie dans les souterrains du chemin de St.-Étienne à Lyon.

Inutilement avait-on cru parer à cet inconvénient majeur avec un éclairage au gaz ou autre ; la fumée demeure dans les galeries ; et, en troublant la transparence de l'air, elle intercepte la vue des objets.

En second lieu, l'extrême fraîcheur des souterrains est un péril pour la santé. Beaucoup de personnes ont pu éprouver le froid presque glacial dont on est saisi dans la traversée du percé de Ners sur le chemin de Nîmes à Alais, percé qui n'a pourtant que 400 mètres. En Angleterre, dans un pays froid, on a remarqué et on se plaint vivement de la fraîcheur dangereuse des souterrains. Que sera-ce dans nos climats et durant la belle saison, lorsqu'il faudra passer tout-à-coup, de 24 à 27 degrés de chaleur extérieure, à la température des puits, à une température de 9 à 10 degrés seulement, et y demeurer plongé durant trois ou quatre mille mè-

tres. Cette transition subite est sans contredit fort à redouter.

Et qu'on ne croie pas que ce soit là un mince inconvénient. C'est chose de plus grande considération qu'on ne pense pour la prospérité d'un chemin de fer. On a l'expérience en Angleterre que les chemins qui présentent les plus longs souterrains, sont les moins fréquentés. La peur des accidens, les dangers pour la santé sont autant de causes de répugnance qui retiennent et détournent une foule de voyageurs.

DANGER DES INONDATIONS.

—

Vient maintenant le danger des inondations, et là du moins le tracé-Montricher est sûr de ses avantages. Écoutez plutôt comme il parle *(pag. 24 du Mémoire* LANÇON *)* : « Que les partisans du tracé par la vallée du » Rhône nous permettent de leur adresser une simple » question : la réponse sera un arrêt.

« Si le chemin de fer eut existé l'année dernière, » s'il existait cette année, où serait-il aujourd'hui? Il » faut le dire, il serait sous l'eau ».

Nous vous répondons hautement à la face du pays, que cela est complètement faux, et que si le chemin de fer passant par Arles eut existé, le service de ce chemin de Marseille au Rhône n'eut pas été interrompu une seule minute, pas plus l'année dernière que celle-ci.

Nous vous répondons que si le chemin de fer eut existé, arrivé en face de la ville d'Arles après avoir traversé le plateau de la Crau qui est en dessus de toute submersion possible, il eut franchi, sur un viaduc à arches larges de 6 mètres de hauteur moyenne au plus, la petite vallée de douze cent mètres qui sépare la Crau de la colline sur laquelle Arles est bâtie, et au fond de laquelle roulent les eaux d'inondation, en demeurant bien au-dessus de ces eaux et sans avoir à en redouter la moindre atteinte. Vous pouvez suivre cela sur le plan ci-joint où la zone des inondations est marquée.

Nous vous répondons encore que, d'Arles à Tarascon, le chemin de fer n'eut pas été davantage détruit par la catastrophe dont vous parlez : car il eut été emplacé dans les *ségonaux* qui sont des terrains hors de la zone des inondations, des terrains fermes, placés sur les bords du fleuve, entre ces bords et la chaussée de défense qui couvre le reste du territoire, des terrains ayant mille mètres de largeur moyenne, élevés de 3 mètres 50 cent. au-dessus de l'étiage, que les eaux du Rhône surmontent dans les grandes crues, il est vrai, mais où ces mêmes eaux ne courent jamais, paraissent même tout-à-fait mortes et viennent s'accouder paisiblement contre la faible et basse chaussée dont nous venons de parler.

Nous vous dirons qu'elles y sont si peu offensives, si faciles à contenir que, lorsqu'il leur arrive de s'élever assez pour atteindre le couronnement de la digue,

il suffit d'un petit bourrelet fait à la hâte avec quelques pelletées de terre pour les arrêter, et qu'enfin cette submersion passagère des Ségonaux dure une ou deux fois vingt-quatre heures. Nous vous répondons que le Rhône s'étant élevé en 1840 à 5 m. 5 c. au-dessus de l'étiage, il eut suffi que le chemin de fer eut été établi sur une levée de 2 m. 50 c. pour que la voie fut demeurée de un mètre au-dessus de la plus forte crue connue, et qui se fut bornée d'ailleurs à baigner le pied de la levée pendant un jour et une nuit.

Ce sont là des faits certains, des faits qui ne peuvent être ignorés de la haute administration, puisqu'ils sont connus du dernier de nos paysans qui en a été témoin cent et cent fois. Nous adjurons au surplus la commission d'enquête de demander à M. l'Ingénieur en chef directeur du département, si tout ce que nous venons de dire n'est pas de la plus exacte vérité.

Mais le défenseur officieux du tracé-Montricher nous permettra de lui adresser à notre tour la même question qu'il nous lançait tout-à-l'heure avec tant d'assurance, et nous le prierons de nous dire ce que serait devenu son chemin direct de Marseille à Avignon, s'il eut existé l'an dernier.

Croit-il que nous ayons oublié, parce qu'il feint lui-même de ne plus le savoir, les scènes dont la ville d'Avignon fut le théâtre en 1840 et qui ont retenti dans la France entière? Pour les lui remettre en mémoire et pour faire connaître la vérité à ceux qui pourraient l'i-

gnorer, nous mettons sous ses yeux et nous annexons à ce Mémoire, le plan que fit lithographier la ville d'Avignon elle-même à cette époque désastreuse, afin de donner une idée exacte de sa situation. Qu'on le regarde, et qu'on voie comment la ville d'Avignon toute entière avec son territoire, ne fesaient qu'un avec le fleuve dont les eaux avaient tout envahi, excepté le seul point qu'on appelle le *Rocher-des-Dons*. A-t-on jamais entendu dire rien de semblable de la ville d'Arles?

Eh bien! que M. de Montricher nous dise maintenant ce que serait devenu son chemin, et ce que serait devenue surtout la communication de Marseille avec le Rhône, si elle n'eut été établie qu'à Avignon?

Il y a plus, et le Rhône n'est pas le seul danger qui menace le tracé appelé *direct*. Ce tracé s'adosse depuis Orgon jusqu'à Rognonas, sur vingt-cinq mille mètres de longueur, à la Durance, c'est-à-dire, à une rivière torrentielle, à une rivière furibonde dont les gonflemens soudains, dont les colères redoutables rongent les rives et déplacent le lit à chaque instant. La levée qui porterait la voie de fer serait donc mise continuellement en péril par cette voisine turbulente, et il faudrait un entretien très-dispendieux pour la garantir contre ses attaques incessantes.

Au sujet de ce danger des inondations et du moyen de les prévenir, un honorable membre du conseil municipal de Marseille (M. Lagarde), s'écriait en décembre dernier :

« Vous établirez, dites-vous, des digues plus solides;
» mais, vous êtes-vous entendus avec les fleuves, vous
» êtes-vous mis d'accord avec les élémens? Qui vous
» garantit que des crues au-dessus de toute prévision ne
» viendront pas rendre un jour vos efforts impuissans,
» et dites alors où serait votre chemin de fer? »

Eh bien! c'est précisément pour cela, lui répondrons-nous, c'est pour cela qu'il faut conduire d'abord le chemin à Arles. Dans la supposition où vous vous placez, si vos alarmes sont sérieuses, si vos craintes sont fondées (et à la rigueur, personne ne saurait affirmer qu'elles ne le soient pas), vous serez sûrs du moins que cette partie de chemin demeurera, quoiqu'il arrive, à l'abri de toute atteinte, et que la jonction de Marseille au Rhône, ne sera jamais interrompue : ajoutez qu'elle aura lieu par la ligne la plus directe et la plus courte.

ABRÉVIATION DES DISTANCES.

—

Et maintenant que voilà le tracé-Montricher dépouillé sans retour de la majeure partie des avantages dont il se targuait si fièrement, des avantages qu'il déclarait lui *appartenir tous sans exception et n'appartenir qu'à lui seul (pag. 7 du Mém.* LANÇON*)*, sa supériorité prétendue, sa supériorité tant vantée où est-elle? à quoi se réduit-elle? à un raccourci de quelques kilomètres.

Aussi bien, c'est à l'examen de ce point que se réduit

désormais tout le débat; c'est sur cela, en effet, et sur cela seul qu'a été fondée l'espèce de préférence provisoire exprimée en faveur du projet-Montricher, à la majorité, dit-on, d'une voix, par le conseil des Ponts-et-Chaussées; c'est cette considération qui a paru la plus militante pour le tracé appelé *direct*, à cause de la grande économie qu'elle apporterait dans le tems et dans les frais (1).

C'est cette considération dont l'enquête ouverte en ce moment est surtout destinée à déterminer la valeur. C'est donc à elle que nous allons nous attacher, et on verra clairement que ce prétendu avantage n'est qu'un leurre comme tout le reste.

Avant tout fixons bien le chiffre du raccourcissement allégué.

M. de Montricher l'a porté à 28 kilomètres : nous ne chicanerons pas cet ingénieur sur le métré de sa ligne principale d'Avignon à Marseille, et nous la pren-

1 « L'intérêt du transit, a-t-on dit, domine toute la question ».

Le transit est sans doute chose fort intéressante; mais d'abord il ne faut pas s'exagérer son importance, et puis il ne serait ni juste ni sage de sacrifier tous les autres intérêts à celui-là. — Les publications officielles de l'administration des douanes donnent la mesure exacte du transit dont on parle. — Il en résulte positivement que la masse des marchandises qui ont traversé la France pour se rendre de la Méditerranée en Suisse ou en Allemagne était en 1832, il y a dix ans, de 50 mille quintaux métriques (5 mille tonnes) dont 40 mille ont pris la voie du Rhône et passé par Arles, et 10 mille ont pris la voie de terre; et qu'en 1840 ce même transit a été de 62 mille quintaux métriques (6,200 tonnes) dont 60 mille ont passé par Arles et 2 mille seulement ont été donnés au roulage. Qu'est-ce que 6 mille tonnes auprès de 400 mille qui empruntent annuellement le port d'Arles? Au surplus, le tracé par la vallée du Rhône est incomparablement supérieur pour le transit lui-même, au tracé par la Durance; car Arles est le huitième en rang parmi les ports de France qui reçoivent des marchandises en transit, et d'Arles à Lyon il y a 80 kilomètres à gagner sur le chemin de fer.

drons pour 97 kilomètres, comme il la donne, encore qu'on soutienne que cela n'est pas exact. Mais en comparant la longueur de sa ligne à celle du tracé-Talabot-Didion, M. de Montricher a compté à ce dernier six kilomètres de trop.

L'abréviation n'est donc en réalité que de 22 kilomètres et le Conseil des Ponts-et-Chaussées l'a même réduit à 20, comme on le voit dans l'exposé de M. le Ministre des travaux publics.

Observons de plus que ces 20 kilomètres peuvent se réduire encore de moitié, si le Gouvernement le désire. Il suffit pour cela de serrer d'un peu plus près la ville et l'étang de Berre, après avoir franchi l'Estaque dans le tracé-Talabot; et par ce changement il y a dix kilomètres à économiser. Admettons néanmoins l'hypothèse des 20 kilomètres.

D'un autre côté si, par le tracé-Montricher, la distance de Marseille à Avignon est moindre de 20 kilomètres, par contre celle de Marseille à Beaucaire est plus longue de 8, et non égale comme il l'avance. Celle de Beaucaire à Avignon est pareillement allongée de 4 kilomètres : enfin, le trajet de Marseille au Rhône est augmenté de 10 kilomètres et même de 20 avec la modification que nous venons d'indiquer, puisque le chemin va atteindre le fleuve à Avignon au lieu de le joindre au port d'Arles. Voilà autant de faits qui ne peuvent être niés et dont nous aurons à tenir compte à notre tour.

Commençons par le raccourcissement des vingt

kilomètres dans le trajet de Marseille à Avignon.

L'avantage de cette disposition est d'économiser vingt distances : *économie de tems*, dit-on, *et économie de frais*. Voyons le tems :

ÉCONOMIE DE TEMS.

Personne ne contestera que sur un terrain uni, et à peu près horizontal, avec la même machine et le même chargement, on parcourrait 40 kilomèt. en 40 minutes ; pendant que, sur un terrain accidenté avec pentes et contre-pentes, fussent-elles réduites à trois millimètres ou même à deux millimètres et demi, on mettrait au moins 50 ou 60 minutes à franchir le même espace. Personne ne contestera non plus, que dans le premier cas, des locomotives pourront toujours se mouvoir non-seulement avec toute la vitesse que comporte l'avancement actuel de l'art, mais encore avec toutes celles qu'elles peuvent acquérir dans la suite par l'amélioration des procédés et par les perfectionnemens de la science ; tandis que, dans le second cas, on ne saurait se promettre un égal avantage.

Eh bien ! ces deux positions sont précisément les positions respectives des tracés Talabot et Montricher. Entre Avignon et l'Arc le premier se développe en plaine avec des pentes nulles ou insensibles, avec des alignemens de 20 à 30 kilomètres jetés à travers la Crau

et sur les terrains unis des bords du Rhône : pendant que le second, partant de 20 mètres au-dessus du niveau de la Mer à Avignon, remonte jusqu'à la cote de 100 mètres pour atteindre le col de Lamanon s'abaisse ensuite à la cote de 76 mètres pour se relever encore à 83 et redescendre de nouveau à 71 après avoir franchi des souterrains dont un seul a trois mille mètres d'étendue.

A forces égales on ne peut pas évaluer à moins de vingt minutes le ralentissement obligé sur cette seconde ligne comparativement à la première ; déjà par cela seul il est certain qu'entre les deux la différence de vitesse compensera la différence de longueur, et que le parcours entier sur l'une et sur l'autre s'effectuera dans le même espace de tems.

Mais la nécessité de desservir l'embranchement qui, dans le tracé-Montricher, se détache de la ligne principale à Rognonas, pour descendre sur Beaucaire, entraîne celle d'une station au point de rencontre des deux lignes, station où les trains de montée et de descente, obligés de s'attendre, se retarderont les uns les autres, ce qui occasionera forcément une perte de tems au désavantage de ce tracé.

C'est donc être bien modéré que de faire sous ce rapport les choses égales entre la ligne du Rhône et celle de la Durance, pour le trajet de Marseille à Avignon.

Mais si on accorde que les choses soient égales pour la ligne du Nord au Sud, il n'en saurait être ainsi à beau-

coup près pour la ligne de l'Est à l'Ouest, pour le trajet entre Marseille et Beaucaire, comme pour celui entre Beaucaire et Avignon.

Là il y a 8 et 4 kilomètres de plus d'un côté que de l'autre; et comme la ligne de la plus grande longueur se trouve être aussi celle de la moindre vitesse, celle des plus fortes pentes, des plus grands souterrains, celle de la station intermédiaire, tout est perte et aucune compensation n'est possible.

Si l'on considère maintenant que cette ligne de l'Est à l'Ouest sera toujours et de beaucoup la plus fréquentée par les voyageurs, soit à cause de la plus forte population et de la plus grande proximité des villes qui auront à s'en servir, soit à cause de la facilité de se mouvoir que leur donnent dès-à-présent les lignes de fer déjà existantes dans cette partie du Languedoc, soit enfin à cause de la moindre longueur des courses à faire, ce qui permet de les multiplier davantage; si on veut bien se rappeler ensuite que la foire de Beaucaire attire sur ce point une population étrangère de plus de cent mille ames et une masse de marchandises qui absorbe tous les moyens de transport pendant les trois mois les plus longs de l'année; si on réfléchit enfin aux chances, aux mouvemens, aux embarras, aux retards de la rencontre obligée à la croisière de l'embranchement et à l'encombrement inévitable de trains, de voyageurs et de marchandises qui vont s'accumuler sur ce point, on demeurera forcé de convenir que, sous le rapport de la facilité et de la célérité du parcours, tout

est au désavantage du tracé par la vallée de la Durance.

Voilà pour l'économie du tems.

Venons à présent à l'économie des frais.

ÉCOMOMIE DE FRAIS.

Sur un chemin de fer le tarif des frais de transport se mesure nécessairement sur le montant de frais d'entretien, sur celui des frais d'exploitation, sur les produits présumés, et par-dessus tout, sur le coût du chemin. C'est en effet et principalement la dépense totale de l'entreprise qui doit servir de base au tarif; et le taux des frais de transports est forcément proportionné à la masse du capital engagé.

Nous avons donc avant tout à considérer le montant des frais de construction de chemin.

Mais ici, nous devons le dire, nous éprouvons un étrange embarras. Le projet de M. de Montricher élève les dépenses du tracé à 53 millions : nous avons vainement cherché les preuves justificatives de la sincérité du chiffre de ces dépenses. On ne trouve au dossier de l'enquête qu'une carte du département sur laquelle est tracée la direction générale du chemin; un profil en long sans échelle déterminée pour les hauteurs, avec les cotes des pentes seulement et celles de l'élévation du chemin au-dessus de la mer; enfin un mémoire explicatif très-succint, suivi d'un sommaire des dépenses,

avec des évaluations en bloc pour chaque nature d'ouvrage; mais d'ailleurs, ni plans de nivellement, ni devis estimatifs, ni détails justificatifs quelconques.

Le projet tout entier n'est qu'une simple ébauche, une ébauche informe, faite pour ainsi dire en courant. La précipitation y a été telle que l'auteur a omis même de porter et de compter dans son estimation soi-disant *raisonnée* de la dépense, un viaduc en maçonnerie de cinq cents mètres de longueur et de quatorze mètres de hauteur destiné à franchir la rivière de la Touloubre.

On ne peut pas traiter plus lestement une affaire plus sérieuse.

Cependant la vérification du coût de l'entreprise est un des élémens les plus essentiels de l'enquête : comment sans cela se rendre compte du chiffre des dépenses ? Comment apprécier l'économie d'un projet comparé aux projets rivaux ? Comment évaluer enfin le taux présumé des frais de transport ?

L'absence de ces documens capitaux suffirait déjà à elle seule pour faire repousser le projet - Montricher. Elle est d'autant moins concevable, d'autant moins excusable que ce projet se proclame hardiment comme étant celui *de la moindre dépense*, et que dès-lors surtout par cette raison, les preuves de cette moindre dépense auraient dû être administrées d'une manière plus complète, avec plus de luxe, plus de surabondance encore, s'il était possible, que dans tout autre projet. Il y a là violation il nous semble, des ordonnances et règlemens pour

l'exécution des lois sur les travaux d'utilité publique.

Quand il a été prescrit aux auteurs des projets de fournir les pièces justificatives à l'enquête, on n'a pas entendu créer une vaine formalité ; on a entendu exiger d'eux des documens positifs et complets ; on a voulu notamment prévenir par-là le scandale de ces devis honteux dont les évaluations frauduleuses sont ensuite triplées ou quadruplées dans l'exécution.

Essayons toutefois de suppléer à ce que M. de Montricher n'a pas voulu nous dire.

Et d'abord, une réflexion toute simple se présente : elle a dû frapper tout le monde, les hommes même les moins familiers avec ces sortes de matières, car la chose est du ressort des yeux. Considérez attentivement en effet le profil du tracé-Montricher : suivez-le sur le plan lithographié que nous avons annexé à ce Mémoire et où nous l'avons mis en regard avec le profil du tracé-Talabot : vous voyez que d'un bout à l'autre, il chemine encaissé dans des tranchées profondes, ou en relief sur d'énormes remblais, ou caché dans des souterrains dont un a trois mille et un autre jusqu'à quatre mille mètres d'étendue.

Après cela vous vous direz sans doute : comment ! un tracé dont la ligne principale a 97 mille mètres de longueur, à quoi il faut ajouter deux embranchemens, l'un sur Aix de 18 mille mètres, l'autre sur Beaucaire de 21 mille, un tracé qui a ainsi en tout 136 kilomètres d'étendue; un tracé qui contient plus de 22 kilomètres de

tranchées de quinze à vingt mètres de profondeur ouvertes dans la roche vive, dans le calcaire compacte ou dans le calcaire argileux et plus de 30 kilomètres de levées ou terrassemens de quatorze à quinze mètres de hauteur; un tracé qui compte 10,500 mètres de percés de la plus dispendieuse exécution, en outre et en sus d'une multitude d'autres ouvrages d'art; un tracé pareil ne coûterait pas davantage, que dis-je, coûterait beaucoup moins, au dire de son auteur, qu'un tracé rival qui n'a que 119 kilomètres, qui, sur les deux tiers au moins de son parcours, se développe à fleur de terrain, sans tranchées ni remblais, et qui n'a que 3200 mètres de souterrains dont le plus long ne dépasse pas 1400 mètres !!! Ah ! en vérité, il faut que M. l'ingénieur de Montricher ait bien compté sur notre bonhomie, sur notre crédulité pour se persuader que nous admettrions sur parole une supposition aussi incroyable !

Ici il y a évidemment un système arrêté de déguisement et d'atténuation des dépenses, système qui se trahit à chaque pas, avec une maladresse ou avec une audace surprenante. En voici tout à-la-fois un premier exemple et une preuve sans réplique : tout le monde sait, tout le monde a pu voir du moins lors de l'enquête sur le tracé-Talabot, que l'embranchement sur Aix était évalué par son auteur lui-même à la somme de 5 millions. Eh bien! cet embranchement ne figure dans le projet-Montricher que pour 3 millions! ce sont les deux cinquièmes supprimés d'une volée.

Vous demandez pourquoi ? Ah ! c'est qu'en présentant au Public un simulâcre du tracé, il fallait pouvoir lui dire : — « Bonnes gens, oyez et voyez : nous vous apportons » un projet superbe, un projet comme on n'en a point vu, » un projet devant lequel tous les autres sont comme s'ils » n'étaient pas.

» Nous allons vous conduire de Marseille à Avignon en » ligne droite, à vol d'oiseau; nous vous ferons gagner 28 » kilomêtres pour joindre le Rhône, et nous vous le ferons » atteindre 20 kilomètres plus haut que tous les autres » projets : quelle économie de tems et de frais !! Nous » vous ménagerons les pentes les plus douces, nous tran- » cherons les montagnes, nous vous donnerons un em- » branchement sur Aix, un autre sur Beaucaire ; et tout » cela nous le ferons pour le même argent, tout au plus, » que d'autres mettraient à vous conduire à Tarascon » seulement; et tout cela nous l'exécuterons et vous en » jouirez en moins de cinq ans !! »

Les hommes aiment le merveilleux, ils accueillent volontiers, ils croient facilement ce qu'ils désirent, ce qui flatte leurs passions ou leurs intérêts : la manœuvre était donc habile, la proposition séduisante ! Il s'agit de savoir si elle était sérieuse : c'est ce que nous avons entrepris d'examiner.

S'il ne nous est pas donné d'atteindre à une évaluation complète, puisqu'on nous dérobe les élémens du calcul, nous releverons du moins quelques-unes des omissions volontaires du projet-Montricher.

En premier lieu dans les 53 millions du projet-Talabot-Didion sont compris 5 millions pour les abords de Marseille, et le projet-Montricher ne comprend rien pour cet objet qui, vu la manière dont il se place, ne peut manquer d'exiger une énorme dépense. Il faut donc ou les retrancher du premier ou les ajouter au second. Ce dernier parti est le plus simple, ci. 5,000,000

M. de Montricher n'a porté que 2 millions pour le pont sur le Rhône en amont de Beaucaire. Cette estimation n'est point motivée : sur quoi repose-t-elle ? Sur l'expérience du régime du Fleuve ? l'auteur ne l'a point. Sur des études spéciales et approfondies ? Il n'a eu ni le tems ni peut-être même la volonté de les faire. C'est donc une évaluation en l'air, un chiffre posé au hasard, uniquement parce qu'il fallait poser un chiffre.

Or, les personnes qui connaissent le mieux les graves difficultés de la position, estiment qu'un pont dans cet endroit ne coûtera pas moins de 5 millions. Il y a une quinzaine d'années M. l'Ingénieur en chef du Gard avait fait un devis qui s'élevait à 3 millions.

MM. Talabot et Didion ont porté cette dépense à 3,500,000 fr. Nous ne saurions faire moins que de la compter pour la même somme dans le projet-Montricher: c'est donc 1,500,000 francs à ajouter, ci... 1,500,000 f.

M. de Montricher évalue à 1,000 fr. le mètre courant les souterrains de la Nerthe, de St-Louis, de St.-Lazare et de la vieille ville, et à 800 fr. seulement celui de Lançon et tous les autres.

Pour expliquer ces estimations et encore pour calmer les craintes et écarter la supposition de tout obstacle grave dans le percement de cette longue série de souterrains, on nous parle, d'une manière vague, de données prises dans l'examen extérieur des montagnes à traverser, et dans les travaux qui s'exécutent sur des localités voisines pour la construction du canal de Marseille. Mais ces données qui les connaît ? qui les a vérifiées ? Où sont les preuves légales du contrôle nécessaire pour s'assurer que l'exécuteur des travaux ne s'est point trompé dans ses prévisions et que ses prix ne seront pas dépassés ? On ne les fournit point. Nous devons dire de plus qu'on parle à ce sujet dans le monde de manières fort diverses et surtout fort peu rassurantes.

La ville de Marseille peut bien accepter, de confiance si elle veut, les estimations et les chiffres de dépense que lui donne son ingénieur du canal ; cela la regarde seule et c'est avec elle seule qu'elle aura à compter en définitive des erreurs dans lesquelles elle aurait pu se laisser entraîner, et qui, si l'on en croit le bruit public, finiront par compromettre gravement l'état de ses finances. Mais qu'on veuille faire accepter, qu'on veuille imposer aussi de confiance et comme base de calcul ces mêmes estimations au pays tout entier, des estimations dont on ne prend pas même la peine de lui faire connaître le chiffre ! c'est ce qui ne saurait être accordé (1).

(1) Pour mesurer le degré de confiance qu'on peut avoir dans les prévisions de M. Montricher comme ingénieur, il suffit de rappeler un fait. Dans la première estimation faite et publiée par

La comparaison d'ailleurs, l'analogie qu'on veut établir entre le creusement des percés du canal et celui des souterrains du chemin de fer, pêche de tous points et de la façon la plus grossière.

Comparer en effet des percés qui donnent 15 à 16 mètres cubes de déblai par mètre courant avec des tunnels qui doivent en fournir 70, et où la difficulté croit comme le carré de la largeur des galeries; conclure de ce qu'on n'a rencontré que le calcaire compacte dans un vallon, qu'on ne rencontrera pas autre chose dans les vallons voisins; conclure de ce qu'une couche supérieure n'a pas présenté de calcaire argileux, qu'une couche inférieure n'en présentera pas davantage; de ce qu'on n'a pas eu d'éboulement à soutenir, de revêtement à faire dans une galerie de quatre mètres qu'on naura pas besoin non plus de voûter un souterrain de dix mètres de largeur; de ce qu'on n'a pas trouvé de l'eau, de ce qu'on n'a pas eu d'épuisemens à faire dans un percé pratiqué à 150 mètres d'élévation au-dessus du niveau de la Mer; qu'on n'aura pas à en opérer également dans un tunnel pratiqué 80 mètres plus bas que le premier, tandis que ce qui se passe tous les jours dans le forage des puits artésiens ou même dans le creusement des puits ordinaires suffit pour établir la chose opposée; en vérité, tout cela ne peut pas être pris au sérieux, et on serait

lui des travaux du canal de Marseille, l'aqueduc en maçonnerie de Roquefavour était évalué 600 mille francs : On n'a pas trouvé à l'adjuger pour la somme de 3 millions. L'ouvrage a été mis en régie et les personnes les plus capables d'avoir un avis en cette matière affirment que la ville de Marseille ne s'en tirera pas à moins de 6 millions.

tenté d'y voir une moquerie, si on ne savait la nécessité où s'est placé l'auteur d'atténuer ses dépenses et de colorer à la hâte et tant bien que mal un déguisement indispensable pour le succès.

Afin d'éviter les mécomptes, le simple bon sens, la prévoyance la plus commune ordonnent de supposer qu'on rencontrera dans le percement des souterrains dont il s'agit tout ce qui se rencontre d'ordinaire dans des ouvrages de cette espèce et de cette étendue. En Angleterre, pays de pratique et d'expérience, on évalue la dépense des percés à 770 fr. par mètre courant pour les petits, et à 3400 fr. pour ceux de forte dimension. C'est entre ces deux limites que varie le prix de ces ouvrages d'art partout si coûteux. Nous userons donc d'une réserve bien modeste en fixant à

2500 fr. le mètre courant le percé de la Nerthe ;
2000 celui de Lançon ;
1500 ceux de Montribas, Vitrolles, Mouton, St-Louis ;
1000 tous les autres.

De plus, il y a à observer qu'au point où M. Montricher franchit la montagne de la Nerthe, le percé aura plus de 4200 mètres de longueur et non pas seulement 3819, comme il l'annonce, attendu que son profit est fautif, et qu'à l'endroit où il marque sa sortie en tranchée du côté de Marseille, il y a, adossé et fesant suite à la montagne, un mamelon d'une épaisseur et d'une hauteur considérable qu'il a eu soin de supprimer et à travers

lequel il sera cependant obligé de prolonger son tunnel de près de 500 mètres.

Ainsi,	4200 mètres pour la Nerthe à 250 fr.	10,500,000 f.
	2815 mètres pour Lançon, à 2000 fr.	5,630,000
	2711 mètres pour Montribas, Vitrolles, Monton et St.-Louis. .	4,066,500
	875 mètres pour les autres à 1000 fr. . .	875,000
	TOTAL.....	21,071,500 f.
	M. de Montricher ne porte pour tous ces ouvrages que	9,719,000

C'est donc 11,352,500 francs à ajouter à son devis.

Il y a à faire figurer de plus pour le viaduc sur la Touloubre, sans parler de l'immense remblai à jetter au travers de la vallée de ce nom, au moins la somme de 500,000 fr.

En outre, il faudrait encore porter ici la dépense inévitable pour fortifier contre les attaques de la Durance, la partie du chemin de fer que M. de Montricher adosse à cett rivière torrentielle pendant un si long espace, partie sur laquelle comptent, à ce qu'il paraît, tous les propriétaires riverains pour les défendre désormais des incursions de cette redoutable voisine; mais les élémens d'appréciation manquent pour cette portion du projet

comme pour tout ce qui se rapporte aux déblais et aux remblais dont la dépense ne peut manquer cependant d'être énorme, avec des tranchées dans le roc et des levées en relief qui, autant qu'on en peut juger par les proportions du profil joint à l'enquête, n'ont pas moins de douze à quinze mètres de profondeur ou de hauteur moyenne, dans une étendue totale de plus de 50 kilomètres.

Bornons-nous néanmoins aux augmentations qui précèdent : ces augmentations forment un chiffre total de 20,352,500 francs, savoir :

1° Pour le viaduc sur la Touloubre.	500,000
2° Pour les souterrains	11,352,500
3° Pour le pont sur le Rhône . . .	1,500,000
4° Pour les abords de Marseille. .	5,000,000
5° Pour l'embranchement sur Aix .	2,000,000
Somme égale.....	20,352,500

La dépense entière du tracé par la Durance sera donc, d'après les suppositions les plus modérées, de 73,352,500 fr., et non de 53 millions. C'est 20 millions de plus que le devis.

Or, le projet-Talabot en y ajoutant l'embranchement d'Aix et la continuation de Beaucaire à Avignon est de 61 millions.

Par conséquent, le premier est d'un cinquième plus élevé que le second ; et dès-lors le tarif des droits de parcours du chemin par la vallée de la Durance serait

aussi d'un cinquième en sus du tarif des mêmes droits sur le chemin par la vallée du Rhône.

Et remarquez que nous avons fait grâce au tracé Montricher d'une bonne partie des éventualités et des obstacles qui se rencontrent presque toujours dans le percement des grands souterrains et qui en font souvent monter la dépense à des sommes excessives (1).

Mais ce n'est pas tout : les frais d'entretien et ceux d'exploitation viendront aggraver encore la pesanteur du tarif sur la première ligne.

Les frais d'entretien étant proportionnés au nombre, à la nature et à l'étendue des ouvrages d'art, qui peut contester que ces frais seront beaucoup plus considérables pour un tracé qui n'est d'un bout à l'autre qu'en percés, en tranchées et en remblais de la plus forte dimension, pour un tracé où les éboulemens seront fréquens, et qui s'adosse une bonne partie du chemin à une rivière impétueuse qui attaquera sans cesse son existence.

Les frais d'exploitation sont dans le même cas. Par la ligne du Rhône les trains partis des points extrêmes Lyon ou Marseille, touchant directement à tous les points intermédiaires Avignon, Tarascon, Arles, n'auront qu'à prendre ou à laisser partout les voyageurs au pas-

(1) Dans les considérations publiées par M. Lançon on lit, page 31, « s'il restait quelques » doutes sur les dépenses des souterrains, on ferait taire bientôt tous les scrupules : les tunnels » seraient percés à forfait ».

Qu'il veuille bien dire où est la sûreté qu'on présente pour l'accomplissement de cette promesse, pour l'exécution de ce marché.

sage, sans dérangement, sans frais accessoires. Par la ligne de la Durance, au contraire, le parcours total est bien le même, si l'on veut, mais la nécessité de desservir l'embranchement sur Beaucaire oblige à expédier les voyageurs dans des trains spéciaux pour venir attendre, au point de rencontre de la ligne principale, les trains montans ou descendans sur cette ligne; et de là et indépendamment de l'incertitude, des retards, des accidens, obligation inévitable d'avoir deux machines, deux trains, double matériel, double personnel; obligation encore d'entretenir à la croisière des deux lignes un établissement très-dispendieux pour le service de cette énorme station.

C'est là une dépense exclusivement propre au tracé-Montricher.

N'y aurait-il pas du moins quelque chose qui put venir en déduction de ces désavantages? quoi? la pose des rails? non; car le parcours total est le même des deux côtés, l'embranchement et la ligne principale réunis ayant la même longueur que le tracé entier par le Rhône.

Les produits du chemin? hélas! non encore, et tout au contraire: d'abord les voyageurs allant de Lyon à Marseille par la grande ligne du Nord au Sud et réciproquement, prendront tout aussi bien le chemin par le Rhône que celui par la Durance; et l'abréviation illusoire du tracc-Montricher, outre qu'elle est annullée par le surcroit de vitesse de ce côté, se trouvant perdue dans

un long parcours, ne saurait apporter la moindre différence.

Sous ce rapport donc tout sera égal dans les deux systèmes; mais il s'en faut bien qu'il en puisse être ainsi pour la ligne de l'est à l'ouest et pour les courses partielles entre Marseille et le Rhône. L'allongement de huit kilomètres sur un petit parcours, les retards surtout et les incertitudes propres à l'embranchement feront perdre au chemin-Montricher une très-grande portion des voyageurs que lui auraient fourni sans cela les grands centres de population existans de ce côté, tels que Montpellier, Nîmes, Beaucaire, Tarascon, *etc.* L'éloignement de la ville d'Arles, le privera à lui seul d'un mouvement décuple au moins de celui que pourraient lui procurer tous les villages épars sur le trajet de la Durance.

Enfin la peur des accidens et les dangers réels attachés à la traversée des souterrains lui enlèveront, on peut en être sûr, une quantité très-considérable de voyageurs de toutes parts.

Tout donc bien compté, eu égard à ces divers surcroits de charge et à ces inconvéniens, nous croyons être bien modérés en disant que toutes ces considérations reporteront le tarif du chemin direct à un tiers en sus du tarif du chemin par Arles.

Il en résulte que si le prix de la distance était de 15 centimes par tonne sur notre ligne, ce même prix devrait être de 20 centimes sur la ligne opposée.

Il en résulte que de Marseille à Avignon la tonne de

marchandises payerait 17 francs 85 centimes par la ligne du Rhône et 18 francs 40 centimes par la ligne de la Durance.

Il en résulte que de Marseille à Beaucaire la même marchandise ne serait grevée que de 16 francs 50 centimes par le chemin-Talabot, tandis qu'elle aurait à supporter 23 francs 60 centimes par le chemin-Montricher.

Il en résulte enfin que de Beaucaire à Avignon il en coûterait 4 francs 80 centimes sur ce dernier tracé et 3 francs seulement sur le premier.

Ces deux dernières différences sont énormes ; elles porteraient un immense préjudice au commerce en général et aux intérêts locaux en particulier ; elles nuiraient très-fortement au chemin lui-même et on ne pourrait les atténuer qu'en élevant encore les prix sur la ligne principale.

Ainsi s'évanouissent une à une les promesses fastueuses du projet-Montricher, et la prétendue économie de frais tant pronée par lui et si étourdiment admise par la foule de ses partisans, n'est qu'un leurre trompeur comme tout le reste.

Que si maintenant pour tenir la gageure jusqu'au bout et apporter un dernier appui au système défaillant, au système ruiné du *tracé direct, de la ligne* soi-disant *la plus courte*, on voulait prévoir le cas où le Gouvernement, pour favoriser le transit ou pour achalander le chemin de fer, se déciderait à des sacrifices pour en abaisser le tarif, nous répondrons : que le Gouvernement pourrait

faire ces sacrifices pour une direction aussi bien que pour l'autre ; tout ce qui précède montre de plus qu'il aurait beaucoup plus de motifs de les faire pour la ligne du Rhône que pour celle de la Durance et qu'en outre ils seraient beaucoup moindres et beaucoup plus productifs dans notre système que dans le système opposé ; la situation respective demeure donc toujours la même.

Ainsi, encore une fois tout est déception dans le tracé-Montricher.

Ainsi, et somme toute, le parcours général sur ce tracé entraîne pour les voyageurs et pour la marchandise et plus de tems et plus de frais que le parcours du tracé-Talabot ; et sous tous les rapports comme dans toutes les suppositions possibles, il reste prouvé que la ligne par la Durance est la plus désavantageuse.

Les faits, les raisonnemens et les calculs déduits ci-dessus donnent à cette conclusion la puissance d'une vérité démontrée.

Après avoir remis en leur lieu véritable les intérêts généraux déplacés et compromis par les annonces décevantes du projet-Montricher, nous avons à défendre les intérêts locaux que ce même projet bouleverse ou frappe d'une ruine certaine.

INTÉRÊT DE LA VILLE D'ARLES.

La ville d'Arles est en possession depuis des siècles d'une industrie qui fait sa prospérité et sur laquelle repose

exclusivement l'existence des deux cinquièmes de sa population.

Placée au point de partage de la navigation maritime et de la navigation fluviale, le port d'Arles est l'entrepôt naturel de l'une et de l'autre.

L'importance de ses mouvemens le place sur la même ligne que les ports de Rouen et de Nantes, les tableaux officiels publiés par le Gouvernement établissent d'une manière irrécusable que ces trois ports font chacun les quatre centièmes de tout le cabotage français. (1)

Arles n'est point un simple lieu de passage devant lequel filent sans s'y arrêter les navires ou bateaux de transport, comme les ports d'Avignon, Valence ou autres; c'est un véritable entrepôt, c'est un point de transbordement et de transit.

Toute la marchandise qui suit la voie du Rhône, pour la consommation intérieure, ou qui transite pour se rendre en Suisse ou en Allemagne, toute celle qui descend le fleuve pour se rendre dans les divers ports de la Méditerranée, s'arrête à Arles et y est toute remaniée. Le tableau joint à ce Mémoire montre que plus de six mille navires de toutes sortes, à voile ou à vapeur, jaugeant ensemble 766 mille tonneaux et portant 400 mille tonnes de marchandises, sont entrés ou sortis du port d'Arles dans le courant de l'année 1841.

Arles est un centre de population de plus de vingt mille

(1) Voir le *Moniteur* du 27 janvier 1842, et les tableaux joints au présent Écrit.

ames ; elle compte plus de mille marins classés ; elle a annuellement trois cents hommes à bord des vaisseaux de l'État, en outre de trois cents soldats dans les troupes de terre et équipages de ligne.

Tout cela prouve qu'une cité pareille mérite quelque intérêt, et vaut la peine qu'on ne la sacrifie pas inconsidérément.

Cependant l'adoption du tracé-Montricher anéantirait sa marine et son commerce et amènerait la destruction successive et prompte de tous les autres avantages qu'elle tient de sa position sur le fleuve. Tout le mouvement de marchandises qui lui est propre et qui la fait vivre depuis des siècles se trouverait de fait et à l'instant même reporté à Avignon.

L'état naturel des choses serait violemment renversé; le rail-way n'atteignant le Rhône qu'à ce dernier point, toute concurrence cesserait aussitôt et sans retour entre la voie maritime et la voie du chemin de fer.

L'impossibilité où se trouverait le commerce de prendre et de quitter le chemin à Arles, la crainte de n'y pas trouver des retours ou de n'y pouvoir compléter ses chargemens, l'inconvénient de disjoindre ses opérations et d'éparpiller la marchandise, l'immense influence qu'une voie douée d'une rapidité si merveilleuse est appelée à exercer sur toutes les relations établies et le nouvel arrangement des rapports qui doit en être la suite, imposeraient indubitablement à tous les agens de transport la nécessité de concentrer leur action sur le point de

jonction de la ligne d'eau et de la ligne de fer et rejetterait ainsi le port d'Arles en dehors du mouvement commercial.

Alors ce port ne recevrait plus que les bois de construction et quelques autres marchandises encombrantes incapables à elles toutes d'occuper plus de vingt navires à voile pendant six mois de l'année. Notre marine s'éteindrait faute d'aliment; les cent quinze bâtimens de Mer qui appartiennent en propre au port d'Arles indépendamment de ceux qui le fréquentent aujourd'hui et qui n'y paraîtraient plus désormais, deviendraient des meubles inutiles. Une population de huit mille ames qui vit du travail du port, tomberait dans la plus affreuse misère et serait conduite à maudire tous les jours de sa vie le gouvernement barbare qui lui aurait ravi son pain et aurait prononcé sa ruine.

INTÉRÊT GÉNÉRAL ET INTÉRÊT DE L'ÉTAT.

—

Mais notre intérêt particulier ne se trouverait pas seul atteint, et l'intérêt général serait frappé du même coup.

Le commerce se verrait ravir le choix dont il use librement aujourd'hui, selon ses besoins et ses convenances, entre les ports d'Avignon, de Beaucaire et d'Arles. On le forcerait à faire quinze ou vingt kilomèt. de plus sur le chemin de fer pour atteindre le Rhône,

et on greverait d'autant le prix du transport de la marchandise.

On priverait la partie du Languedoc qui nous avoisine, et la ville de Nîmes principalement d'un port naturel, du seul port de mer qui existe sur le Rhône, d'un port qui n'est qu'à 30 kilomètres de ses murs par la route ordinaire et à 40 seulement par le chemin de fer, d'un port dont elle est à la veille d'avoir un plus grand besoin encore, et dont avec quelques légères améliorations dans le Rhône inférieur, elle retirerait la plus grande utilité possible en l'état des nouveaux rapports qui s'établissent par le réseau des chemins de fer dont se couvrent le Gard et l'Hérault.

On forcerait certaines marchandises à se diriger à l'avenir sur le port de Cette, parce qu'elles ont besoin d'un port à bon marché, et que celui de Marseille est trop cher pour elles ; en même-tems qu'on allongerait de 8 kilomètres la distance de Cette à la ligne principale du Nord au Sud.

En fermant le port d'Arles on réduirait à l'inutilité la plus complète le port et le canal de Bouc, qui ont coûté 18 ou 20 millions à l'État.

Enfin, et ceci mérite considération assurément, on détruirait tout un quartier de marins; l'État n'est pas déjà trop riche en ressources de ce genre, et il y doit regarder de près avant de se priver ainsi d'une population maritime qui fournit d'excellens matelots, à sa marine militaire, et dans laquelle il peut à toute heure, dans

un moment d'urgence, puiser les noyaux de deux équipages de vaisseaux de ligne. Certes, dût-il lui en coûter quelques sacrifices pour se conserver une ressource aussi précieuse, il devrait les faire sans hésiter ; que sera-ce donc si non-seulement il ne doit rien lui en coûter pour la conserver, mais s'il doit lui en coûter infiniment moins pour la conserver que pour la détruire ? Et c'est ce qu'on a vu plus haut.

INTÉRÊT DE LA VILLE D'AVIGNON.

On dit : il importe peu à Arles que le chemin de fer se rapproche de son enceinte ou qu'il s'en éloigne ; dès l'instant qu'il ne doit pas s'arrêter à ses murailles, il ne lui enlèvera pas moins son caractère d'entrepôt pour le transporter à la ville qui se trouvera placée à l'extrémité de la ligne, Avignon aujourd'hui, Lyon demain, Paris plus tard ; il n'en détruira pas moins son commerce et sa marine.

Nous répondons que cela n'est point vrai : nous n'en voulons pour preuve que les efforts immenses, que les moyens de toute sorte qu'emploie la ville d'Avignon pour obtenir que le chemin de fer aille d'abord et directement chez elle. Elle veut à toute force être le premier point, le point le plus rapproché de Marseille où la ligne de fer atteigne le fleuve. N'osant demander et n'espérant pas obtenir le délaissement des chemins de fer du Gard, pour diminuer, pour détour-

ner, pour annuler du moins autant qu'il est en elle, les effets de la concurrence, elle propose de rattacher ces chemins à la ligne principale du Nord au Sud par une soudure accessoire, par un embranchement rétrograde; de telle façon que les voyageurs et la marchandise, parvenus presqu'aux portes d'Avignon, seraient obligés de rebrousser chemin, de retourner en arrière, et de faire huit ou même dix-huit kilomètres de plus pour atteindre le port de Beaucaire.

Elle veut surtout qu'on abandonne le port d'Arles et qu'il y ait impossibilité d'y arriver par une ligne directe. Pourquoi cela? Parce qu'elle sait très-bien que si elle n'obtient pas cet abandon, son projet d'aggrandissement est avorté. Parce qu'elle sait que si le chemin de fer touche d'abord à Arles, ce chemin amènera sans doute un changement considérable dans l'économie, dans les rapports de l'industrie commerciale de ce pays, qu'il y introduira des modifications, des combinaisons nouvelles; mais que son port n'en sera pas moins fréquenté et qu'en dernier résultat le travail de notre place sera plutôt accru que diminué. Elle sait très-bien que le chemin de fer touchant tout d'abord à Arles, la marchandise aura toutes sortes de raison pour préférer ce véritable port du Rhône; elle sait très-bien que ne payant pas plus à la descente de Lyon à Arles, que de Lyon à Avignon, le prix du transport étant exactement le même, la marchandise parvenue ici trouvera sous sa main la triple voie du Rhône, du canal et du chemin de fer : que si elle juge à-propos

d'emprunter ce dernier, elle aura dix et dès qu'on le voudra même vingt distances de moins à parcourir, vingt distances de moins à payer pour atteindre Marseille, qu'en le prenant à Avignon. Elle sait que la marchandise aura à sa disposition, à ses ordres, une marine diligente pour la transporter directement, par la voie de mer, dans tous les ports de la Méditerranée, où elle voudra se rendre. Elle sait que la remonte offrira les mêmes ressources, les mêmes avantages; mais elle sait aussi que rien de tout cela n'est possible si le chemin de fer nous évite; qu'alors il n'y a plus à craindre ici ni expéditions directes, ni retours certains; que la marchandise ne pouvant être assurée de rien chez nous, vu les exigences du Rhône et de la Mer, l'écartement du chemin de fer nous place dans un degré d'infériorité énorme, et qu'il n'y a plus de concurrence à redouter de notre part; elle sait tout cela, et c'est parce qu'elle le sait, qu'elle fait semblant de ne pas le savoir.

Si elle est parvenue à arracher au commerce quelques votes favorables à ses desseins, c'est qu'elle a commencé par l'abuser; c'est que, se couvrant du masque de l'intérêt général, tenant à la main l'ébauche informe appelée tracé-Montricher, elle a fait sonner bien haut à ses oreilles, et elle a fait luire à ses yeux l'appat tentateur *d'une abréviation de vingt-huit kilomètres*, d'une immense économie de tems et de frais, promesse mensongère (on l'a vu), expédient frauduleux imaginé pour le triomphe de son intérêt particulier.

Que si, malgré ce que nous venons de dire, on s'obstinait à soutenir que l'effet inévitable de l'établissement d'un chemin de fer de Marseille au Rhône doit être la ruine de notre port, et que cet effet se réalisera dans toutes les suppositions que le chemin vienne ou ne vienne pas à Arles, nous répondrons : que c'est là une simple opinion, une conjecture plus ou moins probable, mais qui n'a pas et ne peut pas avoir un caractère obligatoire. Il n'appartient à personne de préjuger souverainement l'avenir ; il n'y a aucune autorité, aucun pouvoir dans le monde qui ait le droit de trancher ainsi la question : c'est à l'expérience et au tems à la décider ; nous répondrons enfin qu'alors même que la chose devrait être comme on la prévoit et précisément parce qu'on la prévoit, ce serait une raison de plus pour le Gouvernement de conduire le chemin de fer à Arles. Si cette nouvelle voie est destinée en effet à ruiner notre industrie commerciale, il est juste du moins qu'elle nous rende d'un côté ce qu'elle doit nous faire perdre de l'autre ; il est juste qu'elle nous donne en dédommagement et en compensation tous les autres avantages qui s'attachent à la création de ces puissans instrumens de progrès des tems modernes ; il est juste, qu'au lieu de nous laisser en dehors du mouvement nouveau qu'il va imprimer à la machine sociale, il nous embrasse dans sa sphère d'activité ; il le doit d'autant plus, que notre immense territoire lui offre un vaste champ de bienfaits à répandre et de richesses à créer.

Aussi bien et après tout, que voulons-nous ? Que demandons-nous ? Que le chemin de fer vienne à Arles et qu'il n'aille pas plus loin ? A Dieu ne plaise que nous nous renfermions ainsi dans le point de vue étroit d'un égoïsme local, d'un égoïsme individuel ! Non, non : nous avons des sentimens plus généreux que cela ; nous ne voulons rien enlever à personne ; nous voulons que le chemin de fer accomplisse sa destinée, toute sa destinée, qu'il aille à Tarascon, à Beaucaire, à Avignon, plus loin encore dès ce moment même, s'il le faut; mais nous voulons aussi qu'il passe à Arles. Nous voulons qu'il ne nous évite pas à dessein; nous le voulons parce que c'est sa route naturelle, sa route la plus directe, la plus courte pour atteindre le Rhône : nous voulons conserver nos droits naturels, notre position acquise, notre existence antique. Est-il un désir plus modeste, plus légitime. Est-ce le même sentiment qui anime la ville d'Avignon ? Justement impatiente de jouir de sa portion des avantages du chemin, se borne-t-elle à demander dès-aujourd'hui que cette nouvelle voie soit poussée jusqu'à elle? Si tel était son honorable et innocent désir, qui songerait à s'y opposer ? Pourquoi tant d'efforts pour obtenir ce que personne ne lui conteste ? Pourquoi tant de démarches, tant de sollicitations, tant d'émissaires en campagne, tant de machines en mouvemens? Ah! c'est que si beau qu'il puisse être déjà son lot seul ne lui suffit point! C'est que non contente de recueillir sa part des bénéfices du chemin de fer, la ville papale a conçu la cupide

et vaniteuse pensée de les centraliser, de les absorber tous à son profit. Spéculant sur notre ruine, dans ses projets et dans ses rêves d'avenir, l'avide cité s'adjuge déjà en idée notre commerce, le mouvement de notre port, se pare et s'enrichit de nos dépouilles. Et la Ville et le Commerce de Marseille et la Commission d'enquête et le Conseil-général des Bouches-du-Rhône donneraient les mains à cet odieux calcul ! Et ils favoriseraient de leur concours ce monstrueux monopole ! Et ils se résoudraient complaisamment à déshériter des avantages du chemin de fer les villes, les populations et le quartier le plus fertile de leur département pour en doter le chef-lieu d'un département voisin !!

Ah ! cette faute, si on avait le malheur de la commettre serait, nous osons le prédire, suivie bientôt d'amers et inutiles regrets. Avignon ne découvre pas toute sa pensée. Que Marseille y prenne garde ! en se prêtant à éloigner du chemin de fer, en rejettant ainsi imprudemment loin d'elle des populations, des positions, un port qui sont ses auxiliaires naturels, et qu'elle devrait, au contraire, chercher à se rattacher par des liens plus étroits encore, elle pourrait bien s'amoindrir un jour de toute l'importance que se promet d'acquérir la ville ambitieuse qui a commandé le tracé-Montricher et qui pousse avec tant d'ardeur à son adoption.

Et voyez si la preuve se fait attendre : comme nous achevions ces lignes, nous apprenons que la ville d'Avignon, ne pouvant se dissimuler la justice de nos griefs et alar-

mée de l'effet de nos plaintes, se décide à leur donner comme une apparence de satisfaction. Elle daignerait s'intéresser à nous et nous aumôner un petit bout d'embranchement à la queue de celui qu'elle a bien voulu octroyer déjà à la ville de Beaucaire.

Idée lumineuse, ma foi ! dont le résultat serait de mettre les voyageurs et les marchandises dans l'agréable nécessité de monter à Avignon, pour descendre d'Arles à Marseille ou pour venir de Marseille à Arles et leur procurerait le plaisir et l'avantage de parcourir 135 kilomètres, de payer 135 distances au lieu de 86 et même 76. Expédient admirable ! qui consisterait à construire 135 mille mètres de chemin de fer pour ne pas faire ce qu'on ferait parfaitement avec 119 ! détour ingénieux ! pour n'être pas forcé de revenir à ce que commandent à la fois le bon sens, la nature et la justice, c'est-à-dire, à relier tout simplement par une seule et même ligne, Marseille, Arles, Beaucaire et Avignon.

Et ce sont les chaleureux partisans du tracé-direct, ce sont les champions *désintéressés* de la ligne *la plus courte* qui raisonnent et agissent d'une manière si conséquente !

Nous ne pouvons qu'être touchés des intentions charitables de la bonne ville d'Avignon ; mais nous la remercions de sa munificence ; elle nous permettra de ne pas accepter son présent. Nous sommes trop clairvoyans pour tomber dans le piège qu'elle nous dresse.

Voyez pourtant, dira-t-elle, la belle position que je vous fais : vous serez tête de ligne ! — oui : mais vous aurez eu soin auparavant de nous jetter dans un impasse, de rendre comme impossibles nos communications par le chemin de fer avec le grand marché de Marseille ; et c'est ce qu'il vous en faut.

La moralité à tirer de tout ceci est fort simple : par la peur de voir échapper sa proie, la ville d'Avignon se trouve amenée malgré elle à soulever avant l'heure un coin du voile qui couvre encore ses desseins et ses espérances secrètes ; elle montre à découvert l'intention d'éloigner de plus en plus, d'isoler, de détacher la ville d'Arles de la clientèle de Marseille pour l'attirer tout doucement et la fixer dans la sienne. Et maintenant, avis à Messieurs du Conseil municipal, avis à Messieurs de la Chambre de Commerce de Marseille.

INTÉRÊT DE LA VILLE D'AIX.

—

Qui serait fondé à élever des plaintes si le chemin passait par Arles ?

La ville d'Aix ! Mais le point par où elle doit joindre la ligne principale est le même dans les deux tracés. L'embranchement qui, dans le tracé-Montricher, la relie au chemin de fer, est un emprunt fait au tracé-Talabot-Didion. Ce sont ces ingénieurs qui, pour ne pas laisser à l'écart une ville aussi considérable, et forcés d'opter entre elle et Martigues, se sont décidés à modifier

dans le sens de son intérêt le premier tracé par la vallée du Rhône, étudié par M. Kermaingant.

Cependant, s'il fallait en croire les bruits répandus, elle éprouverait moins de sympathie pour ce tracé que pour le tracé par la vallée de la Durance : on va même jusqu'à dire qu'elle se serait laissée entraîner à exprimer une préférence pour le second contre le premier. La chose est peu concevable. A-t-elle réfléchi que la ligne sur Arles la met en communication directe avec le Rhône, avec un port de mer, avec un port de service intérieur et extérieur, lui ouvre par conséquent un débouché tout nouveau, des chances d'avenir et de prospérité toutes nouvelles ? A-t-elle réfléchi que cette communication sur Arles, en mettant le Fleuve le plus près possible de ses murs, lui donne en même-tems la faculté d'atteindre Tarascon et Beaucaire par un chemin plus court et meilleur ? La met en rapport plus direct avec le Languedoc et les chemins de fer du Gard ? Déterminera par conséquent de ce côté un plus fort courant de voyageurs et de marchandises vers les localités dont elle est le centre ou le point de passage ? La dédommagera ainsi, en partie du moins, de ce qu'elle aura perdu en n'ayant pas la ligne principale ? A-t-elle réfléchi que cela ne l'empêchera pas d'aller à Avignon aussi bien et aussi promptement par cette ligne que par l'autre; que cela ne lui enlèvera pas un seul voyageur, pas un seul ballot de marchandise de ceux qui lui seront destinés par la grande ligne du Nord au Sud, de Paris à Marseille ?

A-t-elle réfléchi qu'il lui convient de rapprocher de sa clientèle et du ressort de sa Cour Royale un centre de population de vingt mille ames comme Arles ? Qu'un chef-lieu d'arrondissement a toujours avec les autres points du royaume un plus grand nombre de relations de toutes sortes qui produisent sur le mouvement des voyageurs un effet sensible ? Qu'un chemin de fer traversant des villes comme Arles, Tarascon, Beaucaire, sextuple immédiatement le nombre des voyageurs ? Que par suite de cet accroissement de circulation, les recettes des villes augmentent ? Que leur position commerciale, industrielle, politique en reçoit une amélioration subite ? A-t-elle réfléchi à tout cela ?

Et quel avantage, quelle compensation trouverait-elle sur la ligne de la Durance ? Quoi ? Serait-ce de se mettre en conctact plus intime avec tous ces petits lieux de Sénas, Orgon, Cabanne, St-Andiol, *etc.*, dont les principaux rapports, même en l'état des communications actuelles, sont déjà tournés vers la ville d'Avignon à qui le chemin de fer tend à les donner plus exclusivement encore ? Non, il est impossible que la ville d'Aix se soit méprise ainsi sur ses véritables intérêts ; et si elle avait pu se laisser aller à un moment d'erreur, elle ne tarderait pas à l'abjurer et à reconnaître qu'elle a tout à gagner de notre côté et tout à perdre du côté opposé.

Qui donc encore une fois aura justement à se plaindre si le chemin de fer passe par Arles ? Les villages que devait toucher la ligne de la Durance ? Mais est-il aucun

d'eux qui voulut soutenir le parallèle ? Y a-t-il aucune comparaison à faire entre des petites agglomérations rurales et un centre de population de vingt mille ames, un port de mer et de commerce, dont les habitudes, les travaux et l'existence industrielle sont intimement liés au système d'opérations pour le progrès desquelles un chemin de fer est principalement entrepris ? Peut-il y avoir la moindre parité entre l'utilité, les profits que le chemin doit apporter ou recevoir dans un cas ou dans l'autre ? Et puis, voyez quelle différence capitale : si la nouvelle voie évite les lieux dont il s'agit, ils manqueront sans doute à gagner le peu qu'ils auraient fait dans le cas contraire ; mais du moins ils ne perdront rien de ce qui leur appartient aujourd'hui ; ils conserveront intégralement leur position acquise et leurs avantages naturels ; tandis qu'en évitant Arles, ce chemin lui arrache violemment, pour la porter ailleurs, l'industrie qui la fait vivre en partie. Ajoutons qu'en l'appauvrissant, il appauvrit le pays tout entier, car il détruit une portion précieuse des ressources dont il dispose maintenant.

Non : une seule localité un peu importante parmi celles que rencontre le tracé-Montricher est à regretter et demeure à l'écart dans le tracé-Talabot : c'est Salon, ville intéressante, cité industrieuse, notre ancienne et fidèle voisine et amie, que, pour notre part, nous désirerions de tout notre cœur, nous verrions avec le plus sincère plaisir desservie directement par la ligne principale. Nous concevons la préférence qu'elle doit donner

au tracé par la Durance; nous l'approuvons, encore que nous ne puissions pas la partager. Mais du moins, il nous est agréable de penser que, dans le cas où le tracé par le Rhône serait adopté, Salon n'étant qu'à quelques kilomètres de cette ligne, on pourrait l'y rattacher par un embranchement facile et court. A son tour elle conviendra, nous l'espérons, que cela serait plus rationnel, qu'elle nous permette d'ajouter que cela serait plus juste, que d'obliger la ville d'Arles à descendre à Salon pour remonter à Avignon ou à monter à Avignon pour descendre à Marseille.

SI ON DOIT TOUT SACRIFIER A CE VAIN MOT :

LA LIGNE LA PLUS COURTE.

—

Faut-il maintenant s'arrêter à la supposition où se passionnant pour un avantage purement nominal, pour une perfection idéale et abstraite, on s'obstinerait en faveur du tracé qui s'est intitulé *tracé-direct*, uniquement à cause du nom qu'il a pris, et cela, par amour, par honneur pour la ligne droite? Quelque étrange que cela puisse paraître, nous n'oserions affirmer que la chose fut impossible.

Il y a peu de jours encore, après avoir loué les beautés et les avantages du *tracé-direct*, après avoir laissé entrevoir qu'on avait et qu'on conserverait à cet égard une opinion à peu près inébranlable, un fonctionnaire émi-

nent disait en manière de consolation à nos délégués à Paris : — Pourquoi vous alarmez-vous? et après tout qu'a besoin Arles du chemin de fer ? n'a-t-elle pas le Rhône? elle conservera son fleuve : c'est sur son fleuve qu'elle doit compter.

Arles conservera son fleuve ! mais que lui servira de le conserver quand elle aura vu son commerce détruit, sa marine anéantie, son port déserté ? Arles conservera son fleuve ! Ah! sans doute aucune puissance humaine ne saurait le lui enlever : sans doute, la faveur d'Avignon n'ira pas jusqu'à changer sa marche, jusqu'à le faire descendre, comme le chemin de fer, par la vallée de la Durance ; sans doute le Rhône continuera à couler sous nos murs : mais, hélas! il n'y roulera plus que des flots solitaires et silencieux! Arles conservera son fleuve! oui, mais un fleuve désormais inutile, un fleuve misérablement condamné à ne servir à rien dans la partie la plus précieuse de son cours, celle qui s'ouvre sur la Mer. Le plus beau fleuve de France ! pour lequel on n'a jamais rien fait, pour lequel on ferait à l'avenir bien moins encore, présent magnifique, don inestimable de la nature, que nous envient les états voisins, qu'ils se garderaient bien de négliger et dont ils auraient déjà habilement tiré parti, pendant que nous rejettons dédaigneusement ses avantages comme une sorte de superfluité.

On disait encore à nos mandataires : — Le Gouvernement veut un chemin de l'Océan à la Méditerranée, de Paris à Marseille : qu'a-t-il à s'inquiéter qu'il passe ou ne

passe point par telle ou par telle ville ? c'est la li
directe qu'il lui faut.

C'est - à - dire , que pourvu que Paris soit satisf
peu importe ! c'est - à - dire , qu'un ouvrage d'une
pense énorme , un ouvrage fait avec l'argent de to
ne serait entrepris néanmoins qu'en considération et p
l'avantage des deux points extrêmes! c'est-à-dire, qu
Gouvernement qui se doit également à tous les intér
à toutes les localités, n'aurait néanmoins nul souci des
térêts et des localités intermédiaires , et verrait d'un
sec la ruine d'une ville délaissée!

Non, telle n'est point, telle ne peut pas être la pens
véritable du Gouvernement : non, ce sentiment égoï
n'est point, n'a jamais été, ne sera jamais celui qui ani
la noble ville de Paris ! Ce serait la calomnier que de
lui supposer un seul instant: son désir comme son int
est de relier à elle toutes les villes , tous les centres
population importans , d'un bout du royaume à l'au
Non , mille fois non , cette doctrine sauvage ne sau
être la doctrine du Gouvernement de France.

En économie sociale, tout système absolu tourne à
juste et touche à l'absurde. Sans doute nous ne prétend
pas que , dans une direction donnée , un chemin de
doive se détourner à chaque pas pour aller toucher
moindres villages. Mais nous soutenons que, tant qu'on
peut, on ne doit omettre aucun point important. Nous s
tenons que les embranchemens amenant une gêne et
complication de service fâcheuse, on ne peut être exc

d'y recourir que lorsqu'il y a impossibilité de faire d'une autre manière ; et le plus ridicule des chemins de fer serait sans contredit celui qui, se mettant dans la nécessité de desservir par des embranchemens toujours défectueux les cités populeuses répandues sur son parcours, affecterait de rencontrer de petites agglomérations qui n'auraient pas même droit à un simple embranchement. Qu'on nous dise si ce n'est pas là le cas du tracé-Montricher ?

Certes ces voies merveilleuses de communication n'ont pas été niaisement inventées pour servir à prouver que la ligne droite est la plus courte d'un point à un autre. Elles ont été imaginées pour une plus haute, pour une plus large mission.

A raison même de la facilité et de la rapidité de leur parcours, les chemins de fer sont propres à relier et à mettre en contact, en rapport intime des cités et des populations qu'on ne pourrait rapprocher ainsi par les voies ordinaires, où la lenteur et les difficultés du parcours obligent à tenir un compte plus rigoureux des distances. Ils sont destinés à réunir en un seul faisceau tous les élémens de la richesse publique, et à activer ainsi la mise en œuvre des forces sociales accumulées.

Au point de vue gouvernemental, tels sont les avantages réels, telles sont les nécessités politiques des chemins de fer, si on veut qu'ils remplissent dignement leur destination, qu'ils produisent leur plus grande utilité.

La ligne directe n'est pas nécessairement la meilleure; elle n'est pas toujours même et à beaucoup près la plus

courte. Qui ne sait, qui n'a expérimenté cela dans bien des cas, même pour les routes ordinaires? Pourquoi les partisans du tracé direct, si zélés en apparence, ne proposent-ils pas ici, par exemple, de conduire le chemin de fer sur Sorgues, et d'aborder ainsi le Rhône sur un point plus élevé encore, au lieu de le détourner et de lui faire décrire hors de sa ligne naturelle une courbe de 25 kilomètres pour aller à Avignon? Cela serait conséquent du moins, et on ne serait pas soupçonné de ne prêcher qu'une doctrine de circonstance.

Nous sommes bien loin nous, de demander une chose semblable : telle n'est pas non plus, nous en sommes certains, la pensée du Gouvernement. Voyez comme il procède envers la ville de Calais. Il s'offrait une ligne plus courte; mais il a préféré la plus longue, parce qu'il y avait là une position acquise, des droits qu'il faut respecter : c'est le devoir d'un gouvernement paternel et juste.

Quand il s'est agi du chemin de Paris au Hâvre, le tracé primitif laissait de côté la ville de Rouen. Que dit-on alors et que fit-on ? On s'écria :

« Les chemins de fer doivent être faits, non pour » développer à la surface du sol des alignemens géomé- » triques, des contours savamment disposés, mais pour » rapprocher les villes principales et offrir au commerce » des communications commodes. Un chemin de fer » dût-il être plus long de quatre à cinq lieues et coûter » vingt millions en sus; dût-il avoir des courbes moins

» douces, des inclinaisons plus raides et des ouvrages » d'art en plus grand nombre, est préférable à un che- » min de fer qui ne tient aucun compte de la première » cité commerciale de la Basse-Seine ».

(Moniteur du 21 *septembre* 1836*)*.

On dit cela, et la ligne principale fut dirigée sur Rouen.

Eh bien, la ville d'Arles, comme celle de Calais, a une position et des droits acquis. La ville d'Arles est le premier et même le seul port maritime sur le Rhône, comme Rouen est le second port maritime sur la Seine ; le port d'Arles est sur la même ligne que celui de Rouen, par l'importance de ses mouvemens, et l'un ainsi que l'autre font les quatre centièmes de tout le cabotage français. La doctrine suivie et réputée bonne et vraie dans le nord de la France, pourrait-elle être abandonnée et déclarée mauvaise et fausse dans le midi du royaume ?

On nous cite sans cesse les États-Unis, cette terre classique, dit-on, ce pays modèle des chemins de fer. Eh ! bien, ouvrez l'Atlas qui accompagne l'ouvrage si intéressant, si éminemment remarquable publié par M. Michel Chevalier, sur les voies de communication dans le vaste territoire de l'Union. Examinez, suivez avec attention le système d'après lequel on a mis ou on travaille à mettre les métropoles du littoral en rapport intime avec les divers centres de population et d'industrie épars sur les bords des puissans cours d'eau qui sil-

lonnent l'Amérique du nord. Voyez en combien de lieux on a préféré un tracé plus long, mais ne nécessitant pas des grands travaux d'art, à tout autre plus court qui eut exigé des tranchées et des remblais considérables et des souterrains toujours coûteux. Voyez comme les chemins de fer s'y emplacent au fond des vallées, comme ils se ployent à leurs contours, se tenant, ainsi que les canaux, côte-à-côte des fleuves et de leurs affluens, reliant soigneusement toutes les cités assises sur leurs bords, serpentant avec eux dans la plaine, et s'y déroulant selon leurs sinuosités ! Voyez entr'autres le chemin de Wasingthon à Cumberland le long de la Potomac; celui qui doit joindre New-York au lac Erié, et la ligne de Philadelphie à Williamsport. Encore une fois qu'on veuille bien jetter les yeux sur la carte mise à la suite du beau livre de M. Michel Chevalier et on y verra écrite en vingt endroits la condamnation formelle du système mesquin, puéril, égoïste, à-demi sauvage qu'on préconise et qu'on voudrait faire prévaloir parmi nous.

La doctrine de la ligne droite, il faut en convenir, n'est pas de mise aux États-Unis, et n'y ferait pas fortune apparemment. Ah ! c'est que dans ce pays-là, on ne fait pas des chemins de fer avec des idées étroites ou des vues jalouses, pour une combinaison passagère, pour la circonstance du moment : on mesure ses desseins sur une plus vaste échelle, et on y comprend à la fois les nécessités du présent et les éventualités de l'avenir.

Dans ce pays-là on ne croit pas devoir faire des voies

de fer pour supplanter, pour supprimer en tout ou en partie les voies navigables ; on y croit au contraire que les lignes de fer et les lignes d'eau doivent se suivre, le plus près possible, pour se prêter un secours mutuel, pour se suppléer au besoin l'une par l'autre.

S'agit-il même ici d'imiter complètement ces exemples? s'agit-il de faire décrire au chemin de Marseille à Lyon des méandres ridicules ou de lui faire faire quelque écart extraordinaire ? il s'agit de l'allonger de quelques kilomètres pour ne pas éviter une position importante et de le conduire d'ailleurs par la voie la plus douce et la plus facile, c'est-à-dire, par celle qui est véritablement la plus courte.

Quoi! ne mériterions-nous pas de devenir la risée de l'Europe entière si on pouvait dire un jour : le riche et puissant gouvernement de France fesait construire un chemin de fer du Hâvre à la Méditerranée ; parvenu de Lyon à Avignon, après avoir suivi constamment entre ces deux villes la ligne du Rhône, en descendant du Nord au Sud, n'ayant plus que quelques pas à faire pour atteindre enfin le port d'Arles, le premier port sur le fleuve, le premier port qui s'ouvrait sur la mer désirée, un port qui fesait à lui seul la vingt-cinquième partie de tout le cabotage français, une population de vingt mille ames, où se recrutait sa marine militaire, il a changé subitement de direction, et se détournant à la hâte, fuyant précipitamment à travers les montagnes et les précipices, il a délaissé ce port à dessein : que dis-je, dé-

laissé ? il l'a détruit par le fait, il l'a anéanti, il l'a effacé de la carte, comme s'il avait déjà assez ou même trop des ressources en ce genre ; il a ravi à une cité malheureuse une position qui la fesait vivre depuis vingt siècles, il l'a couverte de deuil et il s'est porté à lui-même un dommage irréparable. Et pourquoi cela ? Pourquoi cet abandon ? Pourquoi ce sacrifice insensé, cette sorte d'immolation barbare ? Pourquoi ? sous le prétexte d'un raccourcissement illusoire, d'une abréviation problématique, sous le prétexte d'épargner quelques kilomètres de chemin entre le Hâvre et Marseille, sur un trajet de plus de 200 lieues ; Pourquoi ? pour diminuer en apparence et pour accroître en réalité les difficultés, les dangers, les frais de son chemin. Pourquoi ? pour s'éloigner comme à plaisir de trois villes considérables, de trois centres de population ayant ensemble plus de 40 mille ames ; pour aller en revanche passer à Noves, à Cabannes, à Sénas, à Lamanon et autres lieux de cette importance ; Pourquoi, enfin ? pour faire voiturer sur le chemin de fer les melons de Cavaillon et les tomates de Châteaurenard !!! En vérité le ridicule le dispute tellement ici à l'injuste, qu'on ne sait qui l'emporte des deux.

Résumons-nous :

Conduire le chemin de fer de Marseille à Avignon en passant par Arles, c'est ne nuire à rien et satisfaire complètement à tout. Mener au contraire le même chemin

directement de Marseille à Avignon, en laissant Arles de côté pour redescendre ensuite à Beaucaire par un embranchement, c'est nuire à tout et ne satisfaire convenablement à rien.

Mise en regard de la ligne du Rhône, la ligne de la Durance, aux yeux même des plus prévenus d'abord, ne saurait soutenir désormais cet écrasant parallèle.

Abandon de la plus grande masse de population, des cités les plus importantes, des contrées les plus fertiles, des contrées qui ont le plus d'avenir; délaissement et destruction inexcusables du premier port de mer qui existe sur le fleuve; service moins rapide, moins régulier, moins sûr; embranchement inutile; abréviation illusoire dans un seul cas et allongement réel dans tous les autres; violence faite au commerce à qui on ravit la libre faculté de prendre le chemin de fer au point de son choix; difficultés, chances, durée inconnues de l'exécution; dépense plus forte d'un cinquième, tarif plus élevé, frais plus considérables; que dirons-nous, enfin? ennuis, retards, dangers du parcours le plus rebutant qu'on puisse voir dans une grande moitié du trajet de Marseille à Avignon; tout s'assemble pour repousser le projet-Montricher. Que faut-il de plus pour le faire écarter?

Parlera-t-on des offres pécuniaires, des sacrifices immenses que fait la ville d'Avignon pour son adoption? nous savons qu'elle jette de l'or dans les plateaux de la balance pour la faire pencher en sa faveur.

L'exagération même d'offres si visiblement au-dessus

de ses forces, révélerait la cupidité de ses desseins, s'ils n'étaient déjà suffisamment connus : et tout le monde peut dire si c'est pour l'intérêt général qu'elle prodigue les millions qu'elle n'a pas.

Qu'une fois la direction du chemin arrêtée, une ville offre de faire un sacrifice pour avancer le moment de sa jouissance et hâter l'arrivée de ce chemin jusqu'à elle ; cela se conçoit et s'approuve. Mais qu'elle ose vouloir acheter à ce prix la préférence et le choix de la direction elle-même; c'est ce qui ne saurait être assez blâmé.

Le Gouvernement ne souscrira pas à ce honteux marché ; il n'acceptera point cet inique trafic. Ce serait transformer une haute et grande pensée nationale en une ignoble affaire d'argent; ce serait mettre les élémens de la richesse et de la prospérité publiques au plus offrant et dernier enchérisseur ; ce serait vendre à la ville d'Avignon le sang et les dépouilles de ses voisines.

Le Gouvernement rejettera cette proposition outrageante ; il repoussera avec indignation l'idée de cet abominable holocauste.

Nous avons foi en sa justice, nous y comptons, nous avons droit d'y compter. Il prononcera entre une ville qui, en disputant son existence, défend ouvertement les intérêts généraux, et une cité ambitieuse qui sacrifiant tout à son intérêt privé veut refaire la carte du pays et se créer une position que sa topographie lui refuse.

Pendant que l'enquête chemine vers son terme, les parrains du *tracé-direct* ont imaginé un nouvel expédient

pour emporter son adoption. Un acte de société anonyme rendu public et passé le 5 février courant entre M. Lançon et consorts, appelle des actionnaires non pour la *construction*, mais pour *l'exploitation du* chemin, ce qui est fort différent. Le premier article du traité contient l'apport dans la société du tracé-Montricher qui est devenu ainsi la propriété commune.

Nous nous abstiendrons de qualifier un acte que la conscience publique a déjà frappé d'une sévère mais juste réprobation (1). Nous ne releverons pas même tout ce qu'il y a d'étonnant à ce que l'on put connaître si parfaitement à Marseille, dès le 5 février, l'économie d'un projet de loi que le Gouvernement n'a porté aux Chambres que le 7 du même mois ; mais nous dirons qu'en l'état de ce projet de loi, il nous semble que l'acte de société-Lançon ne peut être un acte sérieux.

Les achats de terrains et tous les ouvrages d'art, percés, travaux de terrassemens, *etc.*, étant à la charge du trésor ou des départemens, ce ne saurait être qu'après l'exécution de ces préliminaires, qui doivent entraîner dix ou douze ans pour le projet-Montricher, qu'il sera

(1) Le sentiment de répulsion qui a accueilli le traité-Lançon y a fait faire de nombreuses variantes. La dernière édition n'en renferme pas moins encore d'assez bonnes choses. En retour d'une mise de 50 mille francs, les fondateurs s'adjugent chacun un pour cent des produits nets d'une entreprise de vingt millions, et ils s'étaient réservés d'abord un quart entier de tous les revenus. MM. Lançon et de Montricher s'appliquent chacun cinq pour cent des mêmes revenus, en échange de l'apport du tracé dont ils se disent *propriétaires*. Or, ce tracé se compose : 1° de deux grands tronçons empruntés aux projets étudiés, *aux frais de l'État*, par M. l'Inspecteur Kermaingant et devenus ainsi propriété publique. 2° d'une traverse de raccord étudiée d'abord par MM. Talabot-Didion, et abandonnée par eux à cause de ses inconvéniens. Voilà une étrange propriété.

possible d'appeler une compagnie pour appliquer le rails et fournir le matériel d'exploitation. Même alors, personne ne sait encore de quelle manière on traitera avec les compagnies, et comme tout porte à croire que ces traités se feront avec publicité et concurrence, il est clair qu'on ne peut pas se préparer si long-tems à l'avance pour une adjudication qu'on n'est nullement sûr d'obtenir.

Pourquoi donc tant de bruit ? Pourquoi tout cet éclat ? Pourquoi ces mises de fonds sans objet ? Le but est aisé à deviner. On veut par cet étalage pousser de plus fort et entraîner enfin à l'adoption d'un projet pour lequel d'énormes capitaux semblent être déjà tout prêts.

Mais on se souvient, entr'autres, de la société formée dans le tems à Paris pour le chemin de fer du Hâvre, le chemin dit *Des Plateaux* : et on sait comment elle s'évanouit au moment de l'exécution (1). Il en sera de même ici : l'article 45 du traité porte, que si 10 millions ne

(1) L'histoire du chemin de fer de Paris au Hâvre offre une ressemblance frappante avec celle du chemin de Marseille au Rhône; et il y a entre les deux un rapprochement curieux à faire. Pour le chemin du Hâvre il y avait aussi deux tracés en présence : l'un par la vallée de la Seine, l'autre par les hauteurs, par les *plateaux*. Le chemin de la vallée était plus long de beaucoup, il avait des pentes plus raides ; mais il reliait toutes les villes populeuses du parcours. Le chemin des plateaux était plus court, plus facile, moins coûteux ; il ne se vantait pas, comme le tracé-Montricher, d'avoir tous ces avantages sans en posséder aucun ; il était bien tel qu'il s'annonçait. Malgré cela, personne ne se présentait pour sa construction. Pourquoi ? Parce qu'il évitait les grands centres de population et ne rencontrait que des hameaux ou des villages. — Un jour cependant, une compagnie par actions se forma pour l'exécuter : elle s'annonça avec grand bruit, et on voyait à sa tête les sommités de la banque parisienne. Le tracé des plateaux fut donc adopté; mais quand il fallut se mettre à l'œuvre, la compagnie fit défaut et se disloqua toute entière. Force fut alors de revenir au tracé par la vallée de la Seine, et c'est en effet celui qui s'exécute aujourd'hui.

sont pas réunis dans quatre mois, la société sera dissoute et considérée comme non avenue. Or, on se promet, qu'avant l'expiration du délai, le tracé sera adopté sous l'influence du patronage puissant qu'on vient de lui créer. Ceci obtenu, et les 10 millions exigés n'étant pas réunis au terme fatal, la compagnie se trouvera dissoute; le rideau tombera et la pièce sera jouée.

La manœuvre actuelle aura eu du moins cela de bon, qu'elle a mis en scène et dévoilé comme co-propriétaires du tracé-Montricher, nombre de personnes parmi celles qui sont appelées à être ses juges; nous verrons comment elles s'acquitteront de leur devoir dans cette circonstance.

En attendant, on ne saurait trop déplorer la facilité avec laquelle tant d'hommes recommandables se sont laissés aveugler par des annonces mensongères. La puissance magique de ces mots *tracé-direct, ligne la plus courte*, et l'espoir trompeur d'une énorme économie de tems et de frais, ont fasciné tous les yeux, ont tourné toutes les têtes. Au milieu de l'entraînement général, la raison et la vérité n'ont pu faire entendre leur voix : la presse marseillaise acquise et dévouée toute entière aux intérêts du tracé-Montricher, n'a pas souffert la controverse et a fermé ses colonnes à l'opinion opposée. Un seul journal (le *Sémaphore*), a gardé jusqu'à ce jour une sorte de neutralité.

Quoiqu'il en soit, nous croyons rendre un véritable service au commerce en général et au commerce de

Marseille en particulier, en leur montrant qu'on les abuse et qu'on les conduit, sans qu'ils s'en doutent, au but justement opposé à celui qu'ils désirent et qu'ils croient atteindre. Ils voudraient la route la plus courte, la plus économique, la plutôt faite; on leur donne la plus longue, la plus chère, celle de la plus difficile et de la plus lente exécution.

Si la chambre de commerce de cette puissante ville avait le malheur de se laisser aller à l'erreur commune; si fermant les yeux à la lumière de la vérité qui brille ici d'un vif éclat, malgré tous les efforts qu'on a pu faire pour l'obscurcir, elle avait la faiblesse de formuler, dans cette circonstance, une opinion contraire à celle qu'elle exprima si sagement et à l'unanimité, il n'y a pas six mois encore, dans la même question qui se débat aujourd'hui, ne craignons pas de lui dire qu'elle assumerait sur sa tête la plus grave responsabilité. Les membres qui la composent se verraient bientôt accusés d'avoir méconnu et déserté les intérêts généraux dont on leur avait confié la défense pour laisser ou pour faire prévaloir des intérêts privés ou même personnels, des intérêts étrangers à Marseille; et ils s'exposeraient ainsi à voir leur noms attachés au pilori de l'opinion publique.

PAR TOUS CES MOTIFS,

Le Conseil Municipal de la ville d'Arles,

Adoptant de tous points l'avis de ses Commissaires, proteste de toute l'énergie de ses convictions contre

l'adoption du tracé-Montricher par la vallée de la Durance, demande en conséquence qu'il soit rejeté, et que toute préférence soit donnée au tracé qui fixe l'assiette du chemin de fer de Marseille à Lyon dans la vallée du Rhône, passant directement par Arles et Tarascon pour arriver à Avignon.

Délibère de plus que son vote motivé sera imprimé par les soins de M. le Maire.

A Arles, en séance, le 23 *février* 1842.

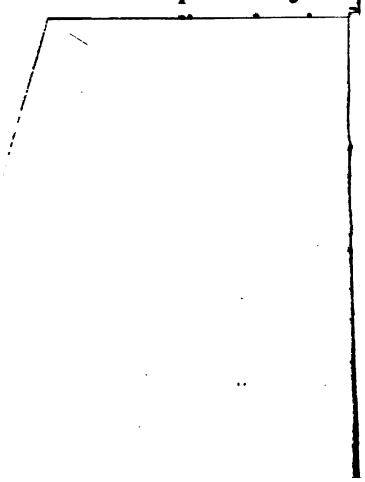
Certifié conforme au registre,

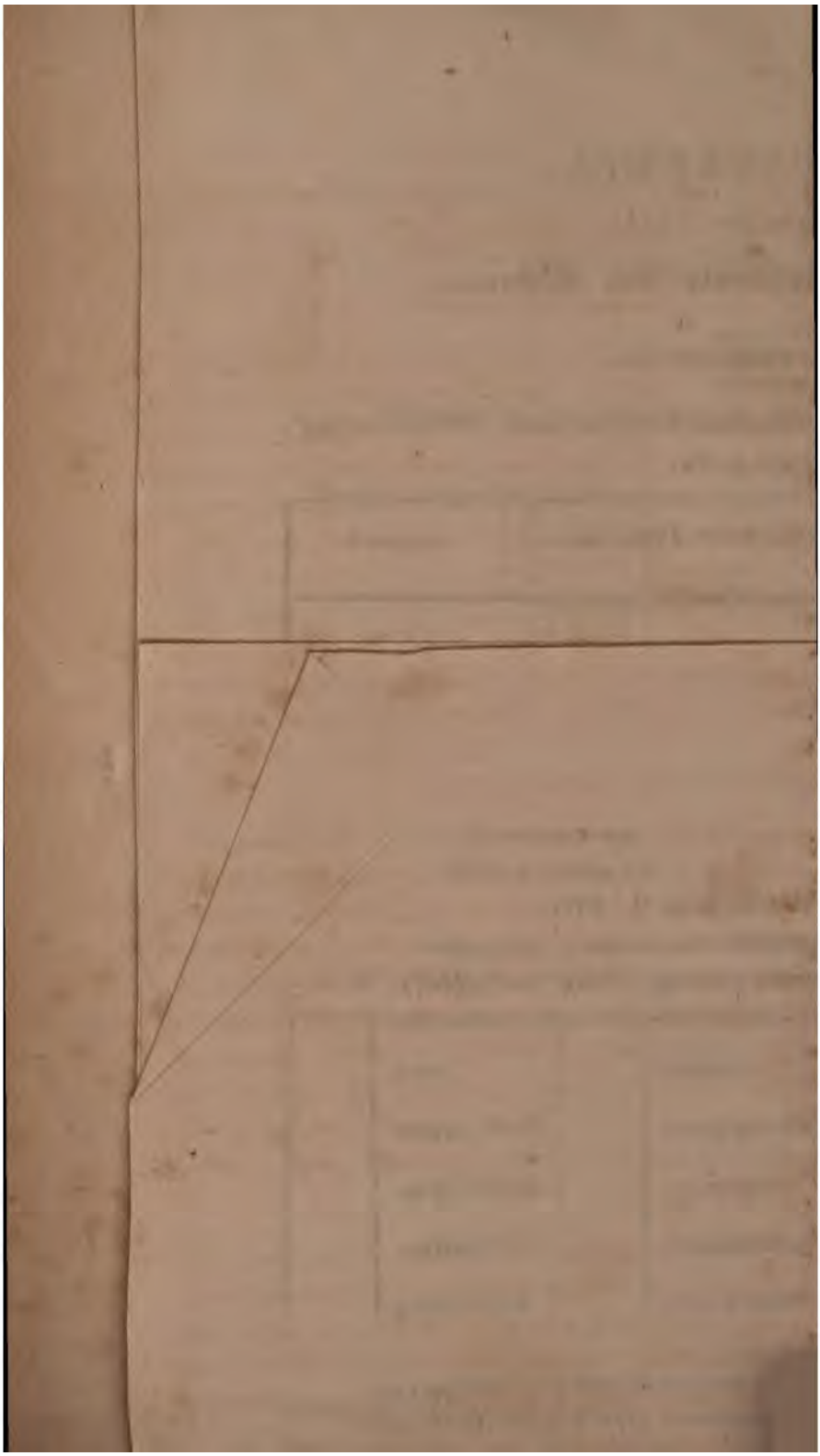
LE MAIRE D'ARLES,

BÉDEL, *adj.*

L'Ingénieur
du service du ca
Que la vallée
colline, aussi in
a environ douze
Qu'elle est tra
conduite des eau
Que cet aque
rapport au sol de
et qu'il n'a point
truction barre e
A Arles, le

Le Sous-Préf
fois l'espace qui
également insu
son attestation
sées Poulle, e
qu'un ait jamai

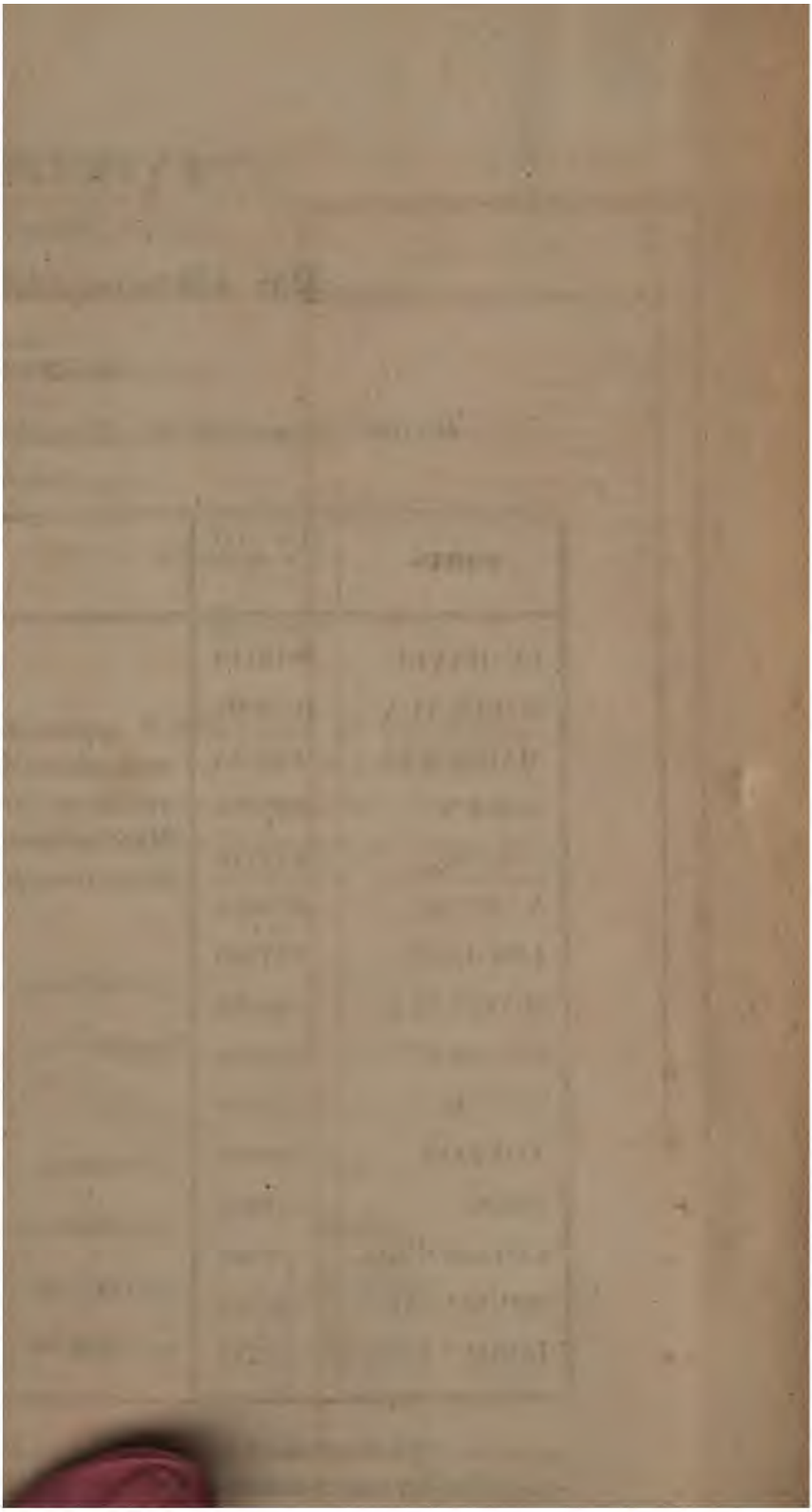




1841.

Observations.

Les eaux basses du Rhône en amont d'Avignon et les hauts fonds dans cette partie du parcours du fleuve jusqu'à Lyon, ayant rendu la navigation impossible pendant plusieurs mois pour les Bateaux à vapeur et autres de rivière dans le courant de l'année 1840, il en est résulté une différence considérable dans les entrées et les sorties comparées à celles de l'année 1841.



1841.

Observations.

Les eaux basses du Rhône en amont d'Avignon et les hauts fonds dans cette partie du parcours du fleuve jusqu'à Lyon, ayant rendu la navigation impossible pendant plusieurs mois pour les Bateaux à vapeur et autres de rivière dans le courant de l'année 1840, il en est résulté une différence considérable dans les entrées et les sorties comparées à celles de l'année 1841.